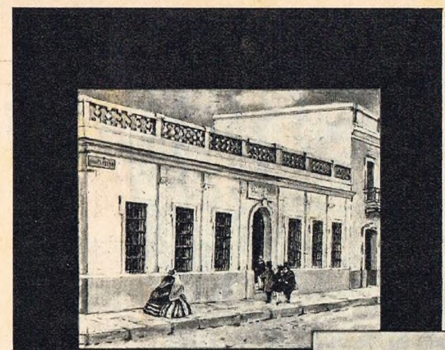

AUTO CLUB
II - Nº 7 - BUENOS AIRES - SET 1962
Johnson
Century
EJEMPLAR
EXCLUSIVO
PARA
SOCIOS DEL
A. C. A.
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
FIA - AIT
200.000



1862 - Primera sede del Banco

NUEVOS métodos... LARGA experiencia...



1962
Casa central
en
construcción

100 AÑOS DE EFICIENTES Y CORDIALES SERVICIOS

Cuentas Corrientes particulares y comerciales. Caja de Ahorros. Depósitos a plazo fijo y cualquier clase de transacciones bancarias, dentro y fuera del país.

CASA CENTRAL: FLORIDA 202 - Buenos Aires

SUCURSALES EN LA CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES

Almagro, Av. Rivadavia 4100
Barracas, Av. Montes de Oca 701
Av. Callao, Av. Callao 273
Calle Tucumán, Calle Tucumán 825
Av. Santa Fe, Av. Santa Fe 2002
Av. 9 de Julio, Hipólito Irigoyen 1000
La Paternal, Av. San Martín 2202
Once, Pueyrredón 127/131
Avellaneda, Av. Mitre 100

SUCURSALES EN EL INTERIOR



Azul	**Córdoba**	**Río Gallegos**	**Trelew**
Bahía Blanca	**Mar del Plata**	**Rosario**	**Tucumán**
Com. Rivadavia	**Mendoza**	**Santa Fe**	

CASA MATRIZ: 40-66 QUEEN VICTORIA STREET, LONDRES

Sucursales y Corresponsales en todo el mundo

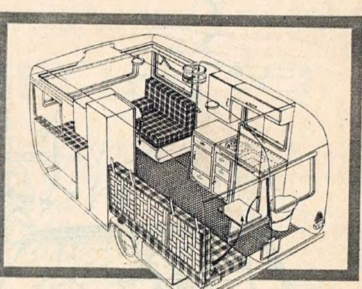
BANCO DE LONDRES Y AMERICA DEL SUD



veranee... haga turismo!..

VIAJE CON LA CASA PUESTA!





Modelos
315 - 400/S

Comodidades para 4 personas
Remolcables para autos de 700 y 1200 c. c.
PRECIO $ 250.000 y $ 340.000.-

Estas hermosas unidades le proporcionarán a usted y su familia la alegría de vivir al aire libre tan confortablemente como en su propia casa.
Son facilmente remolcables por autos de pequeña cilindrada. Todos los modelos se adaptan perfectamente para exposiciones, laboratorios y servicios médicos rodantes, inspecciones de obras viales, oficinas móviles de uso múltiple y cien usos más.

disfrute de la vida al aire libre con una

roler CASA

UN VERDADERO HOGAR RODANTE... DESLUMBRANTE!..

Fabricantes:

ROLER Casa S.A.I.C.

GRAL. HORNOS 38 - T. E. 22-1433 - 0424
SARANDI - PROV. DE BS. AS.

DESCUENTO ESPECIAL SOBRE EL PRECIO DE LISTA A LOS SEÑORES SOCIOS DEL A. C. A.
VENTAS CON FINANCIACION Y COMODAS CUOTAS.

SOLICITAMOS AGENTES DE VENTA EN TODAS LAS IMPORTANTES CIUDADES DEL INTERIOR DEL PAIS Y PAISES LIMITROFES.

SE EXHIBEN EN LOS LOCALES DE NUESTROS ACTUALES AGENTES DE VENTAS

HORACIO F. COSCARELLI S. A.
Concesionarios de G. M.
AVDA. LA PLATA 344 - T. E. 90-9802 - CAPITAL

UNION AVELLANEDA AUTOMOTORES S. A.
Concesionarios Auto Unión y Alfa Romeo
BELGRANO 401 - T. E. 22-6167 - AVELLANEDA

LUIS ROSELLO
AVDA. SAN MARTIN 436 COMODORO RIVADAVIA (CHUBUT)

SUSCRIBA
EMPRESTITO "9 DE JULIO"

DONDE SE SABE APRECIAR LA CALIDAD...

Tardes de polo en Palermo. Público selecto.. Mujeres elegantes... Jugadores de varonil estampa, y la ágil belleza de los infatigables caballitos... Pública exhibición de destreza, prestancia y señorío.

Y allí, en ese ambiente distinguido, está presente el Chevrolet "400", el coche de más categoría producido en el país. Donde está lo mejor, allí está el Chevrolet "400". Véalo y pida una demostración a su Concesionario.



El Chevrolet "400" se entrega completo, con todos sus accesorios.

Es un producto de **GENERAL MOTORS ARGENTINA, S. A.** *Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores*



Mario Filippini. Ganó el Gran Premio 1915 en el Hipódromo de San Martín, pero poco después halló trágico fin en la pista de su éxito. Este Gran Premio que ganó Filipini, había sido proyectado a Córdoba, pero la lluvia obligó a realizarlo en otro escenario. *(Ver nota en la página 61)*

AUTOCLUB

REVISTA DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES
EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

CIRCULACION
200.000
EJEMPLARES

AÑO II
Nº 7
OCTUBRE 1962
BUENOS AIRES

Precio del Ejemplar en la República Argentina: $ 30.- m/n.

sumario

ARTICULOS Y NOTAS

VARIOS

Dirección, Redacción y Administración: Avenida Libertador General San Martín 1850, 8º piso, T. E. 84-9556 - 83-6061, Int. 61 y 29 - 80-1359. - Bs. As. - Reg. de la Propiedad Intelectual Nº 702-641.
Distribuidores: Cap. Fed.: Hiram S.R.L., Gallo 1353. Interior: SADYE S.A., México 625, p. 2º, C. F.

AVTO CLVB

nuestra portada



Ya próxima la iniciación de la temporada estival comienzan los preparativos para la esperada pausa de las vacaciones. La diafanidad del cielo primaveral, la brillantez de los cálidos colores de las flores y el tupido follaje con su dominante nota de verdor se convierten en excitante invitación al viaje.
La juventud —"divino tesoro"— acentúa su canto de optimista alegría y se aleja de la ciudad con raudos medios mecánicos.
Y todos pregustamos el instante cercano de tomar auténtico contacto con la naturaleza en la playa, la sierra o la montaña, que se nos brindarán en la eclosión de su plena belleza.

AL SERVICIO DEL PAIS

EN las breves semanas transcurridas desde la aparición del número anterior (6) de AUTOCLUB —el primero distribuido sin cargo alguno a todos los socios del A.C.A.—, hemos recibido de éstos numerosas expresiones de satisfacción por este nuevo aspecto de la política servicial del Club. Estas opiniones son doblemente útiles para nuestro cometido: por el estímulo que nos brindan y por las sugestiones prácticas que nos traen. Además, esas palabras de aliento certifican nuestro acierto al considerar esta publicación como un servicio social, tal como dijimos en el editorial del número seis.

* * *

Es de público conocimiento la dimensión impresionante de la tan calificada nómina societaria de esta institución. Sus cifras indican que doscientas mil familias reciben, directa o indirectamente, los beneficios de una actividad servicial permanente y tesonera, que se caracteriza por la diversidad de sus esfuerzos y por el prolijo empeño con que trata de atender y aún de prever las necesidades y requerimientos de esa numerosa población de automovilistas en actividad y turistas virtuales o en potencia.

* * *

El Automóvil Club Argentino está constantemente atento al ritmo acelerado del progreso del país. Adviértase que, en nuestro tiempo, automovilismo y turismo no son fórmulas destinadas a llenar el vacío de horas ociosas, sino actividades productivas que atañen a un amplio sector de los intereses nacionales. El automóvil es un instrumento de trabajo y creación, y el turismo una poderosa fuente de enriquecimiento legítimo y de satisfacciones espirituales, tan indispensables éstas como aquél en esta época en que las ideas pesan más que el oro y valen mucho más.

Por todo eso y gracias a la clara conciencia que el A.C.A. tiene de su misión, se atribuye como un deber irrenunciable la obligación de servir al país, por la vía de sus asociados. Y cuando perfecciona sus servicios tradicionales, acrecienta sus equipos y extiende la lista de sus actividades a la organización del turismo, por ejemplo, a la implantación del seguro, a la creación de filiales, a la fundación de una Escuela Técnica de Conducción, a la edición de una revista de aparición regular, etc., sin ningún propósito de lucro, no tiene en vista sino un objetivo: servir y ser útil a la Nación. Este es el lema del Automóvil Club Argentino.

* * *

Todavía dos palabras debemos decir necesariamente sobre AUTOCLUB. Nuestra revista acaba de cumplir un año calendario de su existencia. Dijimos en el editorial del Nº 1 que trataríamos de justificar nuestra presencia en el campo del periodismo nacional. Sin alardes jactanciosos, pero también sin equívoca humildad, creemos que lo estamos consiguiendo; además, disponemos de los elementos requeridos para el constante perfeccionamiento de esta revista, que ya ocupa un lugar de primer orden por su orientación, estructura y tono, entre las publicaciones similares de este Continente, al Sur del Río Grande. Queremos agradecer aquí a cuantos lo hicieron posible, empezando por las autoridades y los socios del Automóvil Club Argentino; a los avisadores y agencias publicitarias y, naturalmente, al grupo de hombres, escritores, periodistas y técnicos que colaboran con capacidad y talento en la preparación y edición de este órgano, que también reclama el privilegio de servir al país, a su modo.

LA DIRECCION

Album Porteño

estampas del

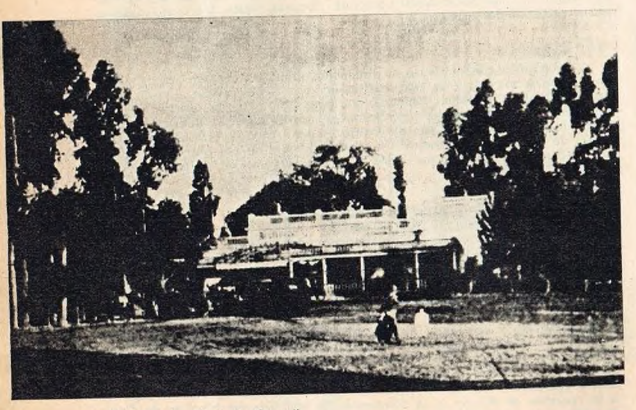
ACALLADO EL TUM-TUM DE LOS CANDOMBES EL TANGO ENTRO POR PALERMO A LA CIUDAD

Por
ADOLFO MITRE
Para AUTOCLUB

ERA un gran bajo, enfermo de pantanos, "tierra de nadie" invadida por el río. Camino de San Isidro y San Fernando, las amazonas y los jinetes acicateaban a sus caballos para pasar de prisa a través de esos lodazales malolientes. El ejido urbano terminaba en la calle de las Garantías, hoy Callao. El campo comenzaba un poco más allá, por las actuales barrancas de Belgrano, conocidas a la sazón como "los alfalfares de Rozas".

Don Juan Manuel se permitió un día el capricho de edificar allí, sobre el barro, un enorme caserón con ínfulas de criollo palacio. Fue "Palermo de San Benito". El primer nombre procedió de un arroyuelo así llamado "porque su vista unida a la del humo de los mataderos, que divisábase a través de la torre de la iglesia de la Recoleta, traía ciertos recuerdos de Sicilia...". Al menos parece eso dijo Manuelita al "caballero" Mendeville, representante en Buenos Aires de Su Graciosa Majestad Británica, románticamente cautivado por el dubitativo encanto de la heredera del omnímodo. El amor, que debe ser "fuego", suele ser también "humo".

¿Y lo de "San Benito..."? No lejos levantábase una "capilla de negros" que llevaba ese nombre. Pero no debe olvidarse que en el siglo XVI ya existió un "Benito de Palermo", o de "San Filadelfo", piadoso varón de origen moro, de tez oscura y que llegó a cocinero de la Orden de San Francisco. Canonizado por Pío VII en el siglo XVIII se lo consideró patrono universal de las gentes de color, que en estas tierras sólo reconocían por autóctono patrono a un señor de rubia cabellera, dominadores ojos color cielo y una marcada propensión a las cosas color sangre. ¿Fue en homenaje a su ecuménico colega que don Juan Manuel, trastocando nombres asignó a su residencia el del humilde varón?... Siempre resulta difícil conjeturar acerca de los soberbios; buscar sentido a las actitudes de los omnímodos.



El finisecular "Café de Hansen", el más famoso de los predios natales del tango.

Lo único cierto es que edifican sobre el barro.

El "Versalles Gauchesco"

También lo es que a veces levantan sobre el lodo monumentos cuya grandeza material es como la compensación ostentosa de la pequeñez del espíritu. Y un auténtico "palacio" fue para la aldeana modestia de Buenos Aires el caserón enorme al cual un sobrino del propietario calificó de "Versalles gauchesco". ¡Cómo nos gustaría poder glosar los sabrosos recuerdos a su respecto de Lucio V. Mansilla!... También rememorar los "miércoles de Manuelita", descritos en los libros de impresiones de viaje de los extranjeros de paso, quienes celebran la imponencia de los ombúes, mucho más genuina que la artificiosidad de algún heliotropo, y hasta alguna echeverreana camelia en medio de la verdad agreste de los espinillos.

En verano las tertulias se desarrollan en un barco varado —antigua goleta inglesa—, convertido en "pabellón" de recreo. La luna engalana el paisaje un poco melancólico y a los sones de la música del canónigo Picazzarri, ejecutada al piano por su sobrino Juan Pedro Esnaola, "piruetean" los bufones, un poco como en la "sonatina" de Rubén Darío. Damas y caballeros deben inclinarse cuando llega don Eusebio de la Santa Federación, "Gobernador de la Provincia, Majestad de la Tierra, Conde de Martín García, Señor de las Islas Malvinas, General de las Californias, Gran Mariscal de la América de Buenos Aires". También "Conde de la Quinta de Palermo de San Benito".

Pero un día de febrero de 1852 la "misteriosa mansión, notable ya desde la distancia por la ficticia profusión de simulacros de chimeneas que la coronan" —según léese en "La Campaña del Ejército Grande"—, quedará desierta, en medio del pavor, mientras en la ciudad se exhuman de secretos escondrijos, o cofres con algo de sagrados, paños azul y blancos. El ejército de Justo José de Urquiza avanza hacia Palermo... Dos de sus oficiales se adelantan, llegan los primeros y aspiran a pulmón lleno, a henchido corazón, el aire fresco de la noche por fin libre. Artillero-poeta, ennoblecido por la tristeza de cinco proscripciones de otros tantos países, omitiremos el nombre de uno de ellos; pero nos place imaginarlo recitando una de las "rimas" de su adolescencia dramática: "¡Oh patria!, ¡oh Buenos Ai-

res!, ¡oh sueño de mis días!...". El otro se apresura hasta la mesa frailuna del déspota papelero y estampa simple y llanamente su nombre: Domingo Faustino Sarmiento.

Después de Caseros

El jefe del Ejército Grande se instalará, con su Estado Mayor, en Palermo de San Benito. En la noche del 5 de mayo convocará allí a una reunión de "notables" para expresarles su propósito de erigir a Buenos Aires en capital del país por él redimido. Pero ya ha pasado la época en que la voluntad del señor de estos lugares se convertía, implacablemente. en realidad... Vendrá el período de la dolorosa escisión argentina y el Estado Libre de Buenos Aires confiscará el caserón e instalará allí los cuarteles de los soldados que han de retirarse en Cepeda, que han de marchar hacia adelante en Pavón. En su parque será inaugurada en 1858 la primera, la precursora exposición "ganadero-industrial". Se exhiben en ella un tigre de Corrientes y un puma de la Patagonia, pero también toros Durham, carneros Rambouillet, ovejas Leicester.

La libertad ha traído el progreso.

Cuando en 1870 Sarmiento, ya presidente, funda el Colegio Militar, quiere escuela de disciplina republicana; lo instala en el antiguo "sancta sanctorum" del despotismo sistematizado. En 1892 cederá paso a la Escuela Naval. Una de las primeras "órdenes" sugerirá las dificultades con que éste crecía: "Por la falta de comodidad del local se dispone, que a las tardes, a las cinco y media, se utilice para los baños el río, tomándose las precauciones debidas...". Después de consultar a los historiadores, el gobierno de Julio A. Roca decreta, en 1899, que el "Versalles gauchesco" sea destruido. Para que esa resolución tenga la jerarquía de lo simbólico, se resuelve que esto ocurra el 3 de febrero. Una carga de dinamita extirpa de tal suerte el último vestigio de la tiranía. Y deja lugar a la estatua discutida, discutible, magnífica. Es la de Sarmiento en su fealdad de hombre, pero a la cual el genio de Rodin ha puesto como escudo la alegoría que nuestro "civilizador" preconizó, la de Apolo disipando las tinieblas.

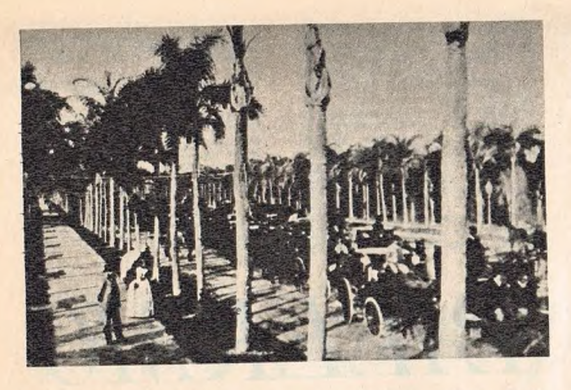
El Parque Tres de Febrero

Hacía tiempo que la fecha ilustre había dado nuevo nombre al antiguo predio de don Juan Manuel. Fue también una iniciativa de Sarmiento presentada al Congreso cuando presidente, defendida por él como senador. Jurisconsultos como Manuel Quintana, la combatieron, arguyendo razones de índole constitucional: Buenos Aires era sólo residencia provisoria del gobierno nacional, y éste carecía de jurisdicción sobre dominios provinciales. Higienistas, como Guillermo Rawson, objetaron el proyecto por razones sanitarias: esos terrenos eran los más húmedos y anegadizos del contorno, a quince metros bajo el nivel del centro de la ciudad.

VIEJO PALERMO



El Presidente Roque Sáenz Peña, con su ministro de Guerra, general Gregorio Vélez, se dirige en un carruaje a la "Grand d'Aumont", guiado por postillones de peluca, al desfile militar del 25 de Mayo de 1911. Le siguen, a caballo, agregados militares de representación diplomática de las naciones amigas.



El clásico desfile matinal en la "Avenida de las Palmeras", ha sido registrado para la historia, en esta foto tomada en 1888.

Pero Sarmiento era hombre de no cejar y terminó por vencer. El 11 de noviembre de 1875 el presidente Nicolás Avellaneda entregaba a Buenos Aires, aún no "capitalizada", lo que sería el más hermoso de sus parques, tras haber pronunciado el más bello de sus discursos. Fue al plantar una magnolia para recuerdo del fasto, y un eco de "Atala" se escucha en esa oración que centenares de argentinos recitaron de memoria. Hoy su estatua se alza también en el Parque Tres de Febrero, noblemente labrada por el arte seguro de Octavio Fioravanti. Sobre las higienistas y los jurisconsultos —además de los políticos...—, triunfó el profeta que latía en el sanjuanino. También el poeta entrañado en el tucumano.

Del "Cab" al automóvil

Después de 1880, con su solución del "problema capital" —en "el doble sentido de la expresión", según decía Paul Groussac—, un impulso de progreso y una infatuación de riqueza alentó a la pobreza heroica de "la gran aldea". En ese período de prosperidad alucinada, "Palermo" fue con "Florida", ese "camino obligado" hacia el parque orgulloso, la feria de las vanidades, el corso de las elegancias, la palestra de rivalidad de las opulencias. Los "novelistas del 90", que reseñaron la evolución de una sociedad entregada al lujo, acuciosa del placer, han puntualizado el carácter del "deslumbrante desfile", del "espectáculo soberbio" de que habla Julián Martel en "La Bolsa", ese virtual "De Profundis" de una generación.

En sus "cabs", en sus "landeaux", en algún "mail-coach", tirados por troncos de linaje "árabe" de los Ayerza, "hackneys" de los Anchorena, potros importados de Rusia por los Ortiz Basualdo, entre los lagos poblados de cisnes, bajo las palmeras cuya endeblez nostálgica del trópico añadía sombrillas vegetales a las multicolores sombrillas de las damas, con su derroche de encajes y de joyas en la ondulación de los trajes de Worth, de Paquin, de Redfern, Buenos Aires sentíase amable como París, imprevisible como en el verso de Darío escrito entre las brumas alcohólicas del "Bier-Convent": "Buenos Aires, ¡Cosmópolis! ¿Y mañana...?".

Pronto otros vehículos desplazarán a los carruajes del clásico festival espontáneo del porteño "high-life", según a la sazón decíase. Serán los "monstruos del progreso técnico", que entre ulular de cornetas provocaban un desbande de viandantes con sus espantosas arremetidas de hasta veinte kilómetros por hora. ¡Qué escándalo el del Palermo de 1898 al ver irrumpir entre su pacífico teoría de coches hidalgos, imbuídos de aristocrática morosidad el reprimido vértigo de "la máquina" traída de Alemania por la extravagancia de Dalmiro Varela Castex. Era un Daimler, a motor de explosión, al cual pronto seguirían los Decauville Panhard, los Dion Bouton, el norteamericano Holzman con motor a dos cilindros enfriados a aire y con transmisión a soga, de Angel y Marcelo T. de Alvear, Aarón de Anchorena, Benito Villanueva, Emilio Lamarca, Goyo Soler que —nuevo escándalo—, consiguió hacer subir a un Stanley a vapor nada menos que al general Roca. Con todo, pasaría tiempo, mucho tiempo, antes de que el automóvil desalojara a las carrozas en las ceremonias solemnes de Palermo: apertura de la Exposición Rural; Premio Nacional en el Hipódromo levantado en 1876, grandes desfiles militares, entre caracoleos de corceles y aletazos de penachos en esos tiempos en que el país ya era una democracia, pero una democracia con señoril "panache".

La cuna del tango

Detrás de ese Palermo mundano, detrás de su fastuosidad, existía ya otro Palermo típico y criollo, viviendo en la sencillez de las casas con patios y patios con aljibe. Fue el Palermo de los "almacenes" numerosos donde florecieron las coplas de payadores afamados; Palermo de "cuarteleras", por seguir siendo de cuarteles; Palermo de "los compadritos" de los diálogos de "Fray Mocho" y los dibujos de Mayol, pero también de una masa informe que poco a poco iba cobrando conciencia de sí misma. Es el Palermo de "La Canción del Barrio"; el Palermo de Evaristo Carriego, con sus organitos ambulantes, con sus carros de "costados sentenciosos", con sus pianos crepusculares, sus "gringos" y sus "guapos", "la costurerita que dio aquel mal paso", "la silla que ya nadie ocupa", "Mamboretá". Es el barrio donde surgió el tango; desde donde el tango, "alma del suburbio", partió a la conquista de la ciudad, del país, de París.

Dicen que nació entre los negros de las plantaciones de naranjos de don Juan Manuel, al son del tumtum de los candombes a la vera del "Versalles gauchesco", en los entonces llamados "los cuartos de Rosas"; en los cuales, salvo aquéllos, todo era rojo.

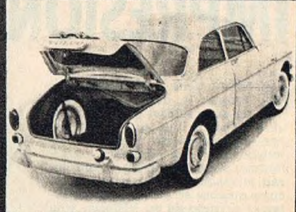
Cuando los gritos de "Viva Alsina! resonaban en las pulperías orilleras, cobró un sesgo más criollo por el influjo de "los aires" que llegaban de la pampa. Al descender a los antros ribereños contagióse de las melodías de los acordeones de "los gringos". Al subir hasta Corrientes comenzaron a bailarlo hasta los mozos adiestrados en las polkas y las mazurkas de los salones patricios de Florida. Ya lo cantaban en las calles de la urbe los vendedores trashumeantes, ya lo pedían las criadas a los organilleros distribuidores de la suerte. Era el suburbio que llegaba al centro.

También el desquite del "otro" Palermo contra el Palermo de la ostentación vanidosa, del "espectáculo soberbio". Era la democracia sin penacho, con algo de ternura, con algo de rencor, pero hecha canción.

Ya lo escuchaban las niñas desde las ventanas enrejadas de los caserones coloniales o entre los arrequives del "bizantinismo" arquitectónico finisecular. Ya sabían que sus novios acortaban sus visitas vespertinas para entregarse a su untuoso sensualismo en las regiones equívocas de un Palermo vedado, entre el sauzal celestinesco del Café de Hansen, con sus "patotas", sus glorietas, sus "morochas". Allí encontró su fe de bautismo; allí su "confirmación". Era desde Palermo el suburbio que se apoderaba de Buenos Aires para que Buenos Aires lo expandiera por el mundo. ¿Y después?...

RIERA

importadores exclusivos:



VOLVO

ARGENTINA S.A.I.C.

GANGALLO 2740 - BUENOS AIRES



VOLVO P. 13234

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS EN LA ARGENTINA: ROBERTO MIERES S.A.

Av. L. GRAL. SAN MARTIN 2368 - Bs. As.

IMPRESIONES DEL *VIENA*

VIENA tiene una fisonomía propia: la que se desprende de sus castillos y de sus muchos palacios, que en sus interiores —apagados los destellos miliunanochescos de arañas y candelabros, sedas y joyas— configuran la magnificencia de una corte cuya quiebra se encargó de cancelar el proceso de su historia, y la que, cara a su destino actual, la coloca en la inmediación de un presente cuyas contingencias prefiguran una fisonomía social acorde con los tiempos que corren.

Pero la Ringstrasse, que rodea la ciudad, sigue como en sus viejos tiempos, rebautizándose con nombres cambiantes a medida que avanza, para completar las inscripciones de su anillo-avenida.



Un viejo crucifijo, que muestra una imagen doliente de Cristo, es el detalle de la entrada de esta casa en los aledaños de Viena.

Así discurre con su tradicional señorío frente a palacios, teatros, monumentos; se detiene en la Plaza del Mercado de Arriba, o se lanza boca abajo en un malecón, para liberarse, al fin, en brazos de calles que se desperezan y se alargan hacia la parte exterior de la ciudad.

DE AYER

POR
MARIA DE
VILLARINO
Para AUTOCLUB

Y el Danubio continúa fluyendo bajo el puente, como hace siglos, o abriendo sobre el mismo el abanico de otras grandes avenidas; los inmensos bosques y parques siguen dibujando cuentos con árboles gigantes y diminutos cervatillos; en la umbría de la cuádruple fila de castaños suspiran sombras de enamorados que pasaron hace tiempo y se reviven en los presentes. Y pueblan todo el ámbito las imágenes sonoras de una música cuyo acento es también idioma del país.

No es el esplendor . . .

No es el espacio físico ni el esplendor de las grandes ciudades lo que más atrae al viajero ávido de conocer, no sólo la tradición, sino el espíritu que sus habitantes imprimen al presente, y que, a riesgo de inapresable, vibra en las formas nuevas o pervivientes en que se desarrolla la existencia de esas ciudades.

Si para valorar el espíritu de un pueblo es necesario penetrar a fondo todos los testimonios que conforman su expresión, para conocer su carácter hay que ahondar otras vetas: la que nos aproximan al conocimiento de su alma.

Y esta alma la encontramos en los pueblos cara a cara con el tiempo, adormecidos, los más, en ese no sé qué melancólico y permanente que hace parecer iguales el placer y el descanso, las costumbres y los hábitos, el presente y el pasado, las cosas de la vida y de la muerte.

Y, sin embargo, cuánto de diferenciado captamos de uno a otro país; cuánto de típico y de matices regionales de uno a otro pueblo; y cuánto añaden al conocimiento y al recuerdo sus estampas enriquecedoras.

Pero estamos en Viena. Y nos encontramos, después de discurrir por los pueblos del interior, en los barrios antiguos, que son como una prolongación de los mismos.

El Viejo Viena

Henos en el Viejo Viena, internándonos por oscuros vericuetos, verdaderas hendiduras de callecitas estrechas abiertas entre paredes de puertas y ventanas que se miran de hito en hito, o subiendo callejones que inauguran sorpresas: aquí y allá, casitas soleadas, patios sombreados de plantas y arbustos, escaleras, faroles, hornacinas con santos que custodian la entrada de las casas o tabernas bajo tupidos parrales, donde se está festejando el bautizo del vino nuevo con viejos cantos, que acompasan los sones de instrumentos populares.

Y andar de nuevo. Y sentir otros latidos del corazón del Viejo Viena. Y abrir cajitas de música que, de pronto, invaden el aire con ecos orquestales o armonías solitarias que se van perdiendo calle abajo en notas de pianos





La residencia de Beethoven, en la calle de Kahlenber, blanca casita en la que quizá suenen todavía las notas de la "Heroica".

•

Vista de Viena, la ciudad con fisonomía propia, que surge de sus castillos y de sus muchos palacios que configuran la magnificencia de una corte, que, al quebrar, canceló el proceso de su historia.



Una casa en la callejuela de Haid, en el viejo Viena, con sus oscuros vericuetos y sus patios sombreados de plantas y arbustos, escaleras, faroles y hornacinas.

invisibles en violas de otoño y en clavecines que han permanecido mudos en las bohardillas.

Encontrarnos en la callejuela "Heroica" frente a la casita blanca que habitó Beethoven, o en la que vio nacer a Schubert en la calle del Pueblo de las Nueces, o en la Strauss en Salman...

Lo intransferible, lo que perdura en sus natales fuentes está allí y sigue fluyendo como el Danubio, en un montón de recuerdos en los que lo inconmovible se confunde con lo pasajero, las vidas que fueron con las que son, y el alma y el espíritu del pueblo con la voz y los silencios que hablan un lenguaje de siglos...

ESTA ES la tirada y circulación -mínima y forzosa- de AUTOCLUB

Como se sabe, esta revista es distribuida a todos los socios del A.C.A. (a excepción de los "adherentes"), por resolución de la C. D., a partir de la edición anterior (Nº 6). En consecuencia, nuestra **tirada mínima documentada** y su circulación se traducen en las siguientes cifras:

A) Ejemplares destinados a los socios (cifras al 17-X-62) con derecho a revistas:

Honorarios	97	
Vitalicios	5.991	
Plenarios	100.477	
Activos Capital	10.410	
Activos urbanos	37.058	
Activos interior	35.493	
TOTAL	189.526	189.526
Socios adherentes (sin derecho a revista)	3.971	
Total de socios	193.497	
B) Ejemp. dest. a la venta al público en general		7.000
C) Ejemp. dest. al canje (nacional e internacional)		500
D) Ejemp. de distrib. gratuita, por razones diversas		2.500
E) Reserva		474
TOTAL GENERAL		200.000

Esta es la tirada de la edición presente y de la anterior.

el "VERRAZANO-NARROWS" otro puente para NUEVA YORK...

La estructura suspendida que se está construyendo en la bahía, será la más larga de cuantas existen hasta ahora

Por HORACIO ESTOL
Para AUTOCLUB



El crecimiento de la torre representa una alteración definitiva en el paisaje de esa parte de la bahía, cuya fisonomía cambió fundamentalmente en el espacio de poco tiempo.

Nueva York. Octubre

SE ha dicho que una de las maneras de resolver el problema del tránsito en Manhattan, sería dándole luz verde a todas las avenidas que, paralelas, corren hacia el sur de la ciudad, de modo que millares de automóviles fuesen a parar al fondo de la bahía. Sin embargo, esa no sería más que una solución a medias. En Manhattan, el verdadero problema del tránsito o, por lo menos, el aspecto más pavoroso de ese problema, se concreta en el cruce de la ciudad a lo ancho.

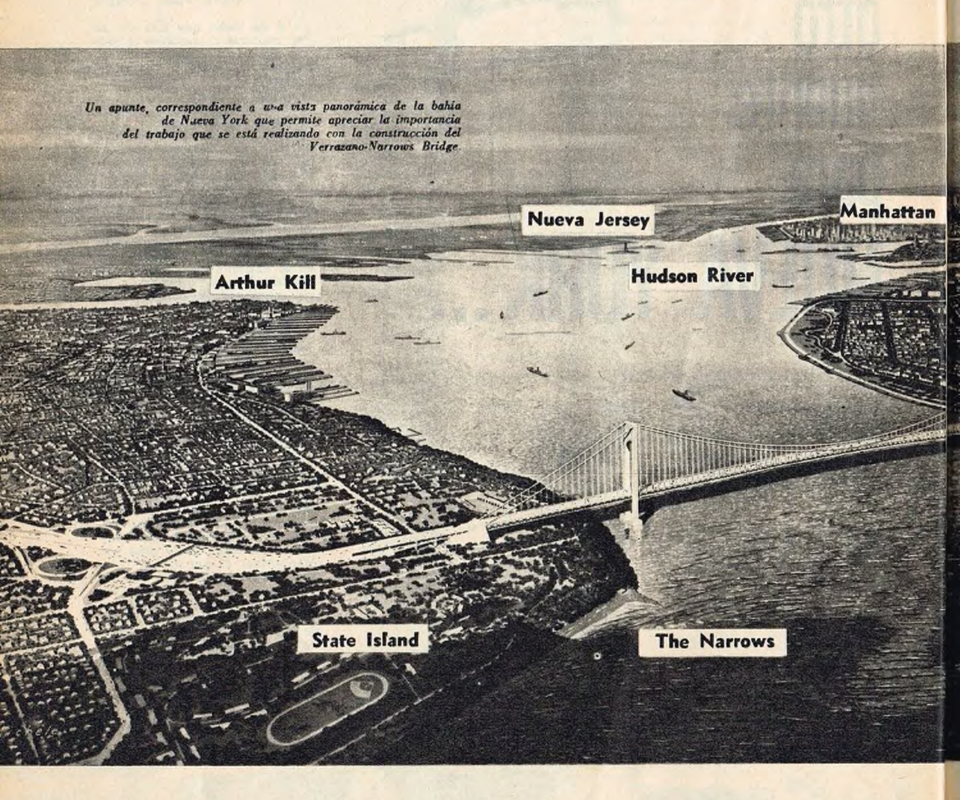
Ya se sabe que Manhattan es como un angosto rectángulo que en el extremo sur tiene la bahía, en el otro El Bronx, y un río sobre cada costado. En algunas partes, el ancho de ese rectángulo apenas es de siete cuadras, y el promedio general podría fijarse en unas quince; pero en todos los casos siempre supone un horroroso problema cruzar la ciudad en esa dirección. La explicación es sencilla. Mirando Manhattan desde la bahía —como se la ve en las fotografías más difundidas— usted tiene a la izquierda Nueva Jersey y a la derecha Long Island, zonas que en los últimos veinte años han alcanzado un enorme desarrollo industrial y comercial. Todo el tránsito pesado de automotores que hay entre esos dos lugares pasa por Manhattan, al sur de la calle 59, utilizando los dos túneles que hay en el río Hudson y los puentes y el túnel que hay en el East River, además del túnel de la bahía que conecta a Manhattan con Brooklyn... Por esa

razón, un enorme porcentaje de los vehículos que circulan al sur de la calle 59, no hacen otra cosa que "pasar" por Manhattan, en viaje a Long Island o Nueva Jersey. En algunos lugares, como Canal Street, que es una avenida que sirve como camino directo entre el Holland Tunel y el puente de Brooklyn, ese volumen de tránsito debe llegar al 99 % en muchas horas del día.

poniendo diversas soluciones. Un camino elevado, por ejemplo, conectando el túnel con el puente; o o un túnel que, como una extensión del Holland Tunnel, atravesara Manhattan y conectara con los puentes que llevan a Brooklyn, etc. Todas esas soluciones tenían el inconveniente, en una forma u otra, de no divorciar a Manhattan de su relación con el

puesto municipal ha superado los 2.500 millones de dólares...

La solución ideal era abrirle a ese tránsito un camino directo que dejara de lado a Manhattan. Para comprender lo que se imaginó, hay que conocer el mapa de la bahía de Nueva York, que encierra uno de los puertos pre-fabricados más perfectos que se conocen. La bahía está taponada por una isla, que



Un apunte, correspondiente a una vista panorámica de la bahía de Nueva York que permite apreciar la importancia del trabajo que se está realizando con la construcción del Verrazano-Narrows Bridge.

Soluciones

El problema que señalamos existe con carácter crítico desde hace unos quince años, más o menos, pero es indudable que se lo vio venir mucho antes, lo que quiere decir que en diferentes épocas trató de resolvérselo pro-

problema, conservando su papel de eslabón entre Nueva Jersey y Long Island; en la práctica, significaban pan para hoy y otros problemas monstruosos para mañana, sin contar que esas soluciones resultaban económicamente prohibitivas, casi, lo que es mucho decir cuando se habla de una ciudad cuyo presu-

se llama Richmond o Staten Island, como se prefiera; al oeste, el Arthur Kill es un brazo de mar, disfrazado de río a tal punto que Richmond parece casi pegada a la costa de Nueva Jersey; al este, The Narrows, es un estrecho bastante ancho que sirve de entrada oficial al puerto de Nueva York,

El ingeniero Othamar Ammann, quien, con su contribución a la obra del nuevo puente, quedó asociado, por tercera vez en su carrera, a la construcción de un puente colgante que es el más grande del mundo.





separando a Richmond de Long Island, en el lugar donde se encuentra Brooklyn. Lo que se imaginó fue un puente sobre The Narrows que completara la continuidad de comunicación establecida por los tres puentes —Goethals, Bayonne y Outbridge— que unen a Richmond con Nueva Jersey. El único inconveniente era que no se trataba de construir un puente más, sino el puente colgante más grande del mundo... Y eso fue lo que se resolvió hacer.

Historia geográfica

Este proyecto comenzó a tomar forma después de 1950, y fue aprobado oficialmente en 1955, cuando se finalizaron los estudios generales de la obra. Rápidamente, sin embargo, se estableció que no iba a ser una tarea sencilla, ya que las complicaciones comenzaron con el propio nombre del puente. La primera idea, fue darle el nombre geográfico del lugar y que se llamara Narrows Bridge, pero la colectividad italiana tomó la palabra... ¿Narrows? ¿Y Verrazano? Después de todo Giovanni de Verrazano fue el primer navegante que llegó a la bahía de Nueva York, y aunque siguió de largo por el río Hudson, sin detenerse donde se iba a levantar Nueva York, igual nadie le quita lo descubierto. No faltaron los que preferían optar por un tercer nombre proponiendo que el puente hiciera juego con la estatua de la Libertad y se llamara Liberty Bridge. El hecho concreto es que al inaugurarse los trabajos en 1959, alguien tuvo la peregrina idea de quedar bien con todo el mundo, refiriéndose inspiradamente al "puente Verrazano-Narrows", combinando la historia con la geografía y el sentido práctico. Hoy no se lo conoce por otro nombre, aunque nadie esté muy seguro todavía si ese será o no el nombre oficial cuando se lo inaugure a principios de 1965, aunque en Nueva York es bastante difícil modificar la nomenclatura tradicional, como lo prueba la Avenida de las Américas, que sigue siendo la Sexta Avenida para todo el mundo...

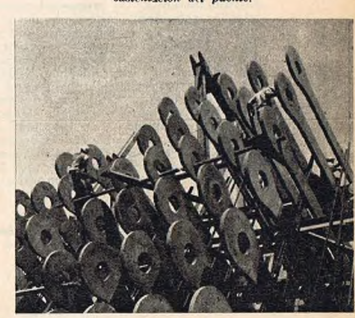
La obra comenzó a estudiarse en 1950, se aprobó en 1955 y los trabajos se iniciaron en 1959. De acuerdo con la idea predominante de que en EE.UU., todo se hace velozmente, los plazos corridos hasta ahora en la historia del Verrazano-Narrows, resulta una aparente contradicción. Y corresponde subrayar que la contradicción es aparente, aunque los plazos hayan sido largos. Porque el puente se está construyendo con el máximo de celeridad que corresponde a una obra de su tipo, satisfaciendo esa idea de la velocidad predominante que se asocia con EE.UU. Lo que nunca se ha aclarado mucho, es que la velocidad tiene un sentido estrictamente material. Diciéndolo de otra manera: los procesos previos a la materialización de cualquier proyecto siempre son —para nuestro temperamento latino— irritantemente prolongados quizás porque atienden a requisitos y consideraciones que entre nosotros no tienen mucho vigor.

El puente como ejemplo

Veamos nada más que uno de esos aspectos que, a nuestro juicio, es de gran importancia porque, más allá de la construcción de un puente, tiene que ver con las modalidades y mecanismos de una sociedad democrática.

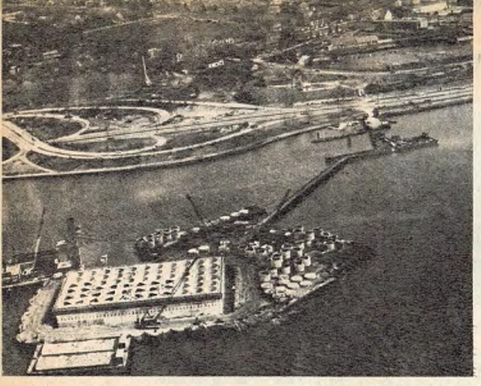
Después de haberse aprobado el proyecto general de la construcción del Verrazano-Narrows

Vemos aquí con claridad las barras con ojales, destinadas a sostener los grupos de cables pequeños que forman los grandes cables de sustentación del puente.



Desde la costa de Brooklyn, la construcción del puente presentaba el aspecto que reproduce esta fotografía, en el pasado mes de junio.



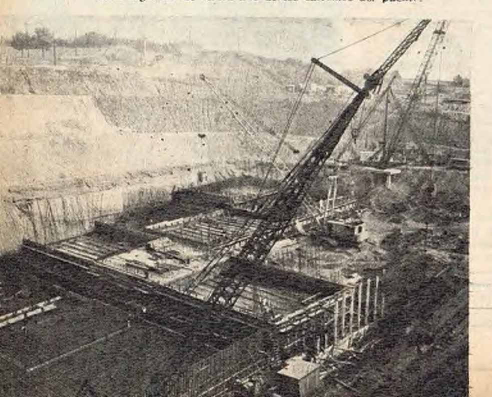


Un aspecto de las obras del puente en la orilla de Brooklyn, que al mismo tiempo permite apreciar una parte de los caminos que hay en ese lugar.

en 1955, se comenzaron a estudiar los accesos que el puente iba a tener en Brooklyn. Seguidamente, los resultados de esos estudios fueron sometidos a audiencias públicas, de acuerdo con la práctica que expone al juicio de la comunidad todas las obras que la afecten en forma directa o indirecta. La comunidad, en casos así, se representa con la opinión de individuos, asociaciones comunales, grupos comerciales, profesionales, sindicatos, y cuantas expresiones más de la vida de un lugar consideren necesario hacer oír sus objeciones, críticas, oposición o apoyo a la obra en debate. La influencia económica de los accesos del puente —valorización o desvalorización de la propiedad, estímulo para determinadas actividades, alteración de la fisonomía de un barrio, etcétera— es tan grande que no debe extrañar que el desarrollo de esas audiencias, y la alteración y renovación de proyectos demandará bastante tiempo. Seguidamente, la expropiación, desalojo y relocación del vecindario afectado también significaron largos plazos que, en el fondo, siempre son determinados —en este y otros casos— por razones que tienen que ver con los derechos del individuo. En 1956, una obra de viviendas colectivas, que abarcaba dos manzanas en la Segunda Avenida, de las calles 28 a la 30, estuvo detenida parcialmente durante varios meses, por lo difícil que era resolver el problema de un inquilino que seguía ocupando la casa donde había vivido doce años: tenía 100 palomas mensajeras, que eran su "hobby", y además la casa le permitía tener a su suegra en un departamento casi independiente. La cuestión era proporcionarle, por un alquiler equivalente al que pagaba, una vivienda donde pudiera tener sus palomas y, sobre todo, donde la suegra pudiera vivir con independencia porque otra cosa "podía afectar a su felicidad conyugal". Creemos que vale la pena citar este caso aunque sea un poco grotesco, porque ilustra, de todas maneras, sobre el punto que queremos subrayar.

Si se suman todas estas cosas que señalamos, se comprenderá que siempre transcurre mucho tiempo antes de que pueda iniciarse una obra del tipo que nos ocupa, y que ese tiempo —por razones obvias— siempre tiene una relación directa, proporcional, con la magnitud de la obra. Por razón nada simple ciertamente, corrieron cuatro años entre la aprobación del proyecto y la iniciación de los primeros trabajos en el Verrazano-Narrows Bridge.

Un detalle de clara elocuencia, que ilustra sobre la obra que se está realizando en tierra firme, en el lugar donde estará uno de los extremos del puente.





Dieciocho metros más

Actualmente, el puente colgante más grande del mundo es el Golden Gate, en San Francisco, cuyo tramo central mide 1.260 metros de longitud. El Verrazano-Narrows pasará a ocupar el primer lugar entre los puentes de ese tipo, por sólo 18 metros más, de la misma manera que cada vez que se supera el record de velocidad en 100 metros, sólo se supera por fracciones de segundo... Esa pequeña diferencia de tamaño, sin embargo, no le resta ninguna importancia a esta obra de ingeniería que será única por muchos conceptos. La mejor idea general que se puede dar al respecto, resulta de las estadísticas sobresalientes que se enumeran a continuación:

Longitud total: 4.110 mts.; longitud de la estructura suspendida: 2.007 mts.; longitud del tramo central: 1.278 mts.; longitud de los tramos laterales: 364,50 mts.; ancho del puente: 33,90; altura de las torres sobre el nivel del agua: 207 mts.; luz entre la calzada del puente y la superficie de la bahía: 68,40 mts.; profundidad de las fundaciones, desde el nivel del agua: 51 mts.; diámetro de los cables de suspensión: 35-⅞ pulgadas; extensión de cada cable: 2.161,50 mts.; número de cables pequeños que forman los cables de suspensión: 26.108; extensión total de los cables pequeños: 246.000 km.; estructura de acero: 160.000 toneladas; refuerzos de acero: 28.000 toneladas; cemento: 570.000 yardas cúbicas. La torre del lado de Brooklyn se levantará a 240 m. de la costa, y la torre de Staten Island estará a 90 m. de la orilla respectiva. A todo esto, debe agregarse que la calzada del puente tendrá 12 "lanes", que se ha previsto para el futuro la construcción de un segundo piso —como en el caso

del Wáshington Bridge— y que se anticipa para el primer año de funcionamiento del puente un tránsito de doce millones de vehículos.

El costo total de la obra está calculado en 325 millones de dólares y, como ocurre siempre en EE.UU. cuando se trata de puentes o túneles, buena parte de esa suma está destinada, no solamente a los accesos del puente, sino también a ciertas obras viales indispensables para que el puente rinda toda su utilidad. En este caso, una de esas obras será la construcción de un camino expreso de 12 kilómetros que conectará el Verrazano-Narrows con el Goethals Bridge, que lleva a Nueva Jersey; ese camino, al mismo tiempo, tendrá un ramal que facilitará el acceso también directo al Bayonne Bridge, y los dos caminos costarán 41 millones de dólares. En cuanto a los accesos que tendrá el puente en Brooklyn, sería inútil ninguna explicación racional, sin informar primero detalladamente sobre el embrollado sistema de caminos elevados y a nivel que hay en ese lugar. Lo único que se puede decir, cosa que por otra parte casi es elemental, es que los accesos de este puente permitirán hacer conexiones, prácticamente, con todos los caminos del país. De esta manera el Verrazano-Narrows Bridge será un nuevo factor importante en el sistema nacional de comunicaciones al tiempo de influir decisivamente en el desarrollo de Staten Island y aliviar en forma considerable el problema de la congestión del tránsito en Manhattan. Que es la finalidad inmediata que se persigue.

Una foto tomada durante la primera parte de los trabajos en Staten Island, que muestra, en primer plano, las dos fundaciones de la torre que allí se levanta, y al fondo, el lugar donde se asentará la sección lateral correspondiente a esa parte del puente.

Detrás del acero

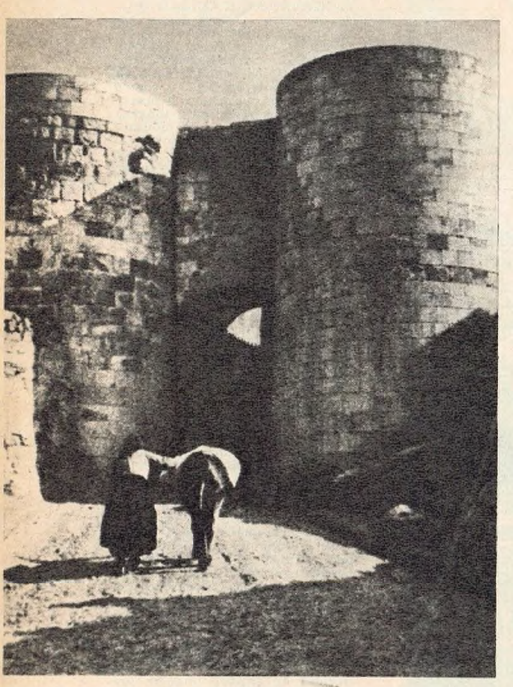
No estaría completa esta rápida semblanza de una de las obras de ingeniería más importantes de cuantas se están haciendo en el mundo, si no se agregara el hecho humano a la perspectiva de acero que promueve. En este caso, pudiera decirse que el hecho humano tiene el valor de un puente, porque corresponde a la vida de un hombre que ha servido de puente, justamente, a ideas y empresas sin par. Se trata de la vida de Othmar Hermann Ammann quien hoy, a los 83 años, con dieciséis títulos honorarios de otras tantas Universidades, es mucho más que un ingeniero especializado en puentes colgantes porque sus obras —¡y qué obras!— han sido originales en la mayoría de los casos y señalan hechos únicos en

(Continúa en la página 108)

Después de mucho tiempo de iniciadas las obras, la primera manifestación visible del nuevo puente en Staten Island, fue la torre de apoyo que comenzó a crecer.



Visiones de la eter



La Zamora de hoy conserva las reliquias del ayer lejano. Esta mujer, que quizá regresa de la feria con el resultado feliz de sus transacciones comerciales, aparece aquí frente al castillo de Doña Urraca.

I

SU fundación se remonta a la época en que, dos o más siglos antes de Cristo, los cartagineses invadieron España. Guarda, pues, sangre africana en sus cimientos, lo que la sitúa entre las ciudades más antiguas de Castilla la Vieja. Su historia es de luchas. Después de guerrear contra los romanos, lo hizo contra los árabes, a los que derrotó en 901, y fue tan grande la matanza que anualmente la celebra todavía en el llamado "Día de Zamora". Más tarde, a lo largo de toda la Edad Media, se halló obligada a resistir los muchos asedios a que la sometieran los reyes de Castilla, unas veces, y otras los de Asturias, o los de Galicia, pues todos codiciaban su posesión. De tan seguido y epopéyico batallar ofrecen testimonio cumplido lo que resta de las murallas de que la rodeó, en la octava centuria, Alfonso II, el Casto, y la tortuosidad y estrechez de sus calles —llamarlas callejones o pasadizos sería más exacto— como trazadas expresamente para la defensa y el ataque.

Rastros de su glorioso pasado

De su pasado glorioso nos informan la Catedral, construida en el siglo XII; el puente romano bajo cuyos arcos hace dos mil años que corren las aguas del Duero y cuyos pilares aún están intactos; la iglesia de San Claudio, la de los Caballeros Templarios, la de la Magdalena, la de San Andrés; el Palacio de los Sanabrias y el de los marqueses de Villagodio; la casa del Cid; la estatua de Viriato, el héroe zamorano, pastor y guerrillero, que le ganó batallas a Roma; y la torre llamada del Caracol, la más alta del castillo de Benavente, cuyos techos —declara el noble francés Montigny, que lo visitó en tiempos de los Reyes Católicos—, estaban tallados y dorados y se apoyaban "en columnas de mármol, de alabastro y de jaspe". Esta residencia, "una de las más hermosas de la España medioeval" —dice el erudito arquitecto don Vicente Lampérez—, quiso visitarla el condestable de Borbón, y se sabe que el duque de Benavente se negó a recibirle por haber traicionado, en la batalla de Pavía, a su rey y protector Francisco I. Rasgo caballeresco, del más acendrado sabor castellano, que inspiró al duque de Rivas, don Angel de Saavedra, su famoso romance:

"Hola, hidalgos y escuderos
de mi alcurnia y mi blasón,
mirad, como bien tenidos,
de mi nombre y casa en pro.
Esas puertas se me cierran,
pues no ha de entrar, vive Dios,
por ellas, quien no estuviera
más limpio que lo está el sol...

Doña URRACA,



La catedral de Zamora no se parece a los restantes templos de la época. La fachada meridional, llamada del Obispo, refleja clara la influencia francesa.

na ESPAÑA

Por
EDUARDO ZAMACOIS
Para AUTOCLUB

que si él hijo de reyes,
hijo de reyes soy yo,
y duque de Benavente
si él es conde de Borbón."

"Al buen callar llaman Sancho"

Ligados a la turbulenta historia de Zamora hallamos el origen o razón de dos adagios que el pueblo —no descubro el motivo— hizo suyos, y que repetidos en el decurso de varias centurias pasaron a formar parte del refranero español.

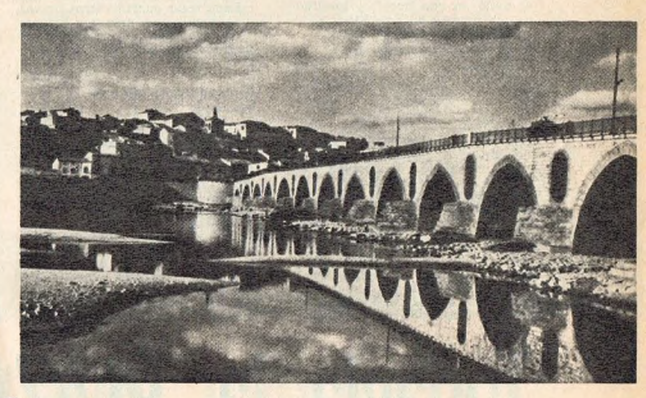
En la segunda mitad del siglo XI, el monarca Fernando I de Castilla, días antes de morir repartió sus dominios entre sus cinco hijos. A don Sancho le cedió el reino de Castilla; a don Alfonso, el de Asturias y León; y a don García, el de Galicia. A doña Elvira le regaló la ciudad de Toro, y la de Zamora a doña Urraca; y a entrambas, para más beneficiarlas, las dejó en posesión de todos los monasterios de sus Estados, a condición de no casarse. Y por conocer la índole levantisca y la frenética ambición de sus hijos varones, y ser la ciudad de Zamora de mayor importancia estratégica que la de Toro, llegado el momento del supremo tránsito les reunió a los tres, y amenazó con su maldición al que no le prometiera, bajo juramento, dejar a su hermana doña Urraca en el pleno y sosegado disfrute de la ciudad que él le había donado. Y todos los juraron, menos don Sancho, que guardó silencio. Así consta en el Romancero del Cid:

"Quien te la quitara, fija,
la mi maldición le caiga.
Amén, amén, dicen todos,
sino es don Sancho, que calla."

Silencio que más tarde había de cuajar en el refrán: "Al buen callar llaman Sancho", y es uno de los muchos que retratan y estimulan al hermetismo del alma española.

Un asedio de siete años

Nada se dice de la belleza de doña Urraca —si la tuvo—, pero sí de su muy avispado entendimiento y de su masculina energía. También sabemos que murió a los sesenta y siete años y célibe, conforme dispuso su padre, y que vivió tranquila hasta que los belicosos excesos de sus hermanos quebrantaron su neutralidad. Derrotado por don Sancho, apodado "el Fuerte", don Alfonso escapó a Toledo, donde reinaba el árabe Al-



Este puente sobre el Duero, da a la escena, en la tranquilidad de sus claras aguas, la adecuada ambientación a las intrigas reales de la época de Doña Urraca.

la de ZAMORA, supo cumplir su palabra



Un detalle de la iglesia zamorana de San Cipriano, una de las más hermosas construcciones románicas del siglo XII, exornada con bellísimos capiteles y primorosas archivoltas.

mamún, y cuando, con ayuda de éste, que le facilitó tropas y dineros, recobró su trono de Asturias, celebró un Consejo en el que asentó a doña Urraca, a quien, por inteligente y valerosa tenía en gran estima. Ella le dijo que, si deseaba vivir en paz le declarase la guerra a don García, que también quería salirse de sus dominios. El así lo hizo, y habiéndolo derrotado lo apresó, y cargado de cadenas lo llevó a León. Desafuero que sirvió de pretexto a don Sancho para invadir nuevamente las tierras de don Alfonso y ponerle sitio a Zamora. No deseaba otra cosa. "Teniendo yo a Zamora —había dicho—, me podría llamar Señor de España". Palabras que se leen en la Crónica de don Alfonso, el Sabio.

Doña Urraca, asistida por el bizarro Arias Gonzalo, gobernador de la plaza, y otros caballeros, se apercibió a luchar, y el asedio duró siete años. Resistencia que inspiró el proverbio o refrán "Zamora no se tomó en una hora", y terminó con la muerte de don Sancho.

Doña Urraca cumple sus promesas

Una noche, la del 7 de octubre de 1072, se presentó en la tienda de campaña donde estaba el rey un individuo, de complexión recia, que dijo llamarse Bellido Dolfos. Preguntóle el rey qué se le ofrecía, y respondió que deseaba enseñarle un lugar por donde fácilmente podría asaltar la ciudad, y que si le brindaba tamaño servicio no era por dinero, sino para vengarse de Arias Gonzalo, su poderoso y mortal enemigo. Don Sancho le creyó y se dispuso a seguirle, pero sólo porque necesitaba acercarse a la muralla para saber bien por dónde había de asaltarla, y yendo acompañado podían llamar la atención de los centinelas. Y a poco de borrarse los dos en la oscuridad de la noche, Bellido, a traición, con un dardo que llevaba escondido, asesinó al rey. Acerca de esto se ha fantaseado mucho, y algunos cronistas de la época dan por cierto que lo que armó el brazo de Bellido Dolfos no fue su odio a Arias Gonzalo, sino la ciega pasión que doña Urraca le inspiraba. Uno de los más prolijos comentaristas del suceso, escribe:

"Bellido Dolfos le dixo (a doña Urraca) que él le prometía descercar a Zamora si le prometía dormir con él."

Muerto don Sancho, el miserable exige la recompensa que la reina le había prometido.

"Y doña Urraca fizo atar de pie e de manos al dicho Bellido Dolfos, e mandole meter en un costal, e liáronle bien: e por tener la promesa, mandole echar en la cama donde ella dormía, e doña Urraca se acostó en aquella mesma cama; e como fue amanecido otro día, mandó traer quatro potros bravos, e sacáronle al campo por tal manera, que cada potro llevó su pedazo del, e así murió como traidor."

Zamora no olvidó a la fratricida

La figura sombría de doña Urraca —de quien la Historia murmura que estuvo enamorada, con inconfesado amor, de Rodrigo de Vivar— fue llevada al teatro por Guillén de Castro en su magnífico drama "Las mocedades del Cid", y por Lope de Vega en "Las almenas de Toro". A favor del único retrato que de ella se conserva, me la imagino enlutada, alta, seca, de facciones angulosas, endurecidas por los rigores de la castidad, y ojos negros, pesquisadores, llameantes; ojos fanáticos, obstinadamente cerrados al perdón, que de otro modo no pudo ser quien mandó asesinar a don Sancho y contribuyó a retener en prisiones, durante veinte años, a don García, su otro hermano, a cuyo sepelio asistió en la Catedral de León, como para cerciorarse de que estaba bien muerto.

Zamora no ha olvidado a la fratricida, y tanto como su recuerdo ayudan a ensombrecerla el silencio —no exento de poesía— de sus viejas calles; la melancolía que destilan los muros renegridos de sus conventos, sus ruinas evocadoras de un pasado heroico, y el doblar doliente con que las incontables campanas de sus iglesias nos invitan a pensar que hemos de morir. Callada, taciturna, ajena a toda idea de renovación, Zamora, la triste, vive todavía su Edad Media.

CINTURON

El Automóvil Club Argentino adoptó una decisión muy esperada y muy acertada: implantó la obligación de equipar con cinturones de seguridad todas las máquinas cerradas —Turismo de Carretera, Turismo Mejorado, Gran Turismo Sport, etcétera— que intervengan en carreras a partir de ahora. Por lo tanto, la medida ya rige para el VI Gran Premio Internacional Standard, que comenzará el 25 del actual. Esta obligación no existe en Europa para la categoría Turismo por lo que el A.C.A. tomó una iniciativa importante que será imitada, seguramente, en los principales centros automovilísticos del mundo. (De "La Nación".)

Todavia la PLAZA MAYOR

II

El delineamiento de la Plaza Mayor no ha cambiado desde que, a principios del siglo XVII, los maestros alarifes que la construyeron la dieron por terminada.

El delineamiento monumental, un tanto sombrío de la Plaza Mayor llamada también de la Constitución, o de la República, según el clima político imperante, no ha cambiado desde que, a principios del siglo XVII, siendo Rey de España Felipe III, los maestros alarifes que trabajaron en su reconstrucción la dieron por concluida. Ocupa un lugar céntrico, y su enorme fábrica señala un linaje de frontera entre el Madrid de los bancos, de los teatros y de los restaurantes de lujo; el Madrid capaz de modernizarse ensanchando sus viales y levantando rascacielos de doce o más pisos, y el Madrid romántico de las callejas moriscas, oscuras, retorcidas y angostas, hechas para la apresión y el rapto; tránsitos o pasadizos que consideramos intocables, porque reformarlos equivaldría a destruirlos.

A la susodicha plaza, especie de bloque con alma de zoco musulmán y rumbos de bastión, la circundan sesenta y ochos casas, de cinco pisos —portales y sótanos aparte— y se entra en ella por varias puertas: las principales, la de Toledo, abierta sobre la rúa de este nombre; la Siete de Julio —antes de La Amargura— así llamada por ser la reservada a los sentenciados a morir allí; y la del Arco de Cuchilleros, mirador que domina el enjambre de techumbres barriobajeras que, por la calle del Sacramento, la del Rollo, la del Conde y otras, parecen derrumbarse, como por un vertedero, hacia las profundidades de la Ronda de Segovia y de El Rastro.

Un rincón de copioso historial

Después de la muy pregonada Puerta del Sol, el rincón madrileño de más copioso y variado historial, es la Plaza Mayor. Ante sus cuatrocientos setenta y seis balcones corridos, en los que, durante dos centurias, pudieron sentarse cincuenta mil espectadores, se han



huele a carne quemada

sucedido lances de toda índole: corridas de toros, autos de fe, procesiones, ejecuciones, certámenes literarios, mojigangas... Entre muchos más: la beatificación de San Isidro, patrón de Madrid; los festejos con que, el primero de Junio de 1621, se celebró el advenimiento de Felipe IV al trono; el suplicio de fray Francisco de la Fuente, condenado al fuego por andar en tratos amistosos con el Diablo; la muerte, en la hoguera, del clérigo Domingo Ramaizán, acusado de divulgar inquietudes heteredoxas, y la del presbítero Juan Bautista de Mesa, que, diciéndose Ministro del Santo Oficio, vendía Indulgencias a bajo precio; la corrida de toros en honor del duque de Módena; la degollación de don Carlos Padilla y del Marqués de la Vega, por atentar contra el Estado, etcétera.

El Felipe IV que todos conocemos, no es el que Velázquez, pintor "a sueldo", inmortalizó vestido unas veces de cazador, otras de guerrero, o dentro de un lujoso traje cortesano. Para conservar el favor de su amo, Velázquez lo embellecía, confiriéndole un señorío, y una elegancia que no tuvo nunca. Al verdadero Felipe IV, ruina de España, degenerado, mujeriego, abúlico y cruel le hallaremos en el retrato que le hizo Rúbens y se guarda en la Pinacoteca de Munich. El copia o traduce la peligrosa ginecomanía del Rey, allanador de conventos, y explica el por qué los espectáculos sanguinarios reaparecen tan de continuo, en los fastos de la Plaza Mayor; a uno de cuyos balcones, por haberlo ocupado una tarde la favorita más amada del rey, la gente llama todavía —¡oh poder de la tradición!— "el balcón de la Marizápalos". Pasan de trescientas las corridas de toros allí celebradas en los cuarenta y tantos años que ocupó el trono. En estos festejos eran los duques, los condes, los marqueses y hasta el mismo monarca, los que, para divertir al pueblo, exponían desinteresadamente su vida. Más ade-

lante, en el breve espacio de un siglo, las costumbres cambiaron y fue el pueblo quien, para pasatiempo y solaz de aristócratas, hizo del arte de torear una profesión. Y este repentino trueque o inversión de papeles, representa un fenómeno de psicología colectiva que quizá contribuya a explicar la llaneza, entrañablemente democrática, que singulariza a los madrileños y mucho sorprende a los diplomáticos de otros países.

Por imperativos de la época, no siempre fueron alegres los sucesos que presenciaban las fachadas de la Plaza Mayor. Paradigma, la odiosa injusticia que puso abreviado desenlace a la biografía de don Rodrigo Calderón.

El "Colorado" Duque de Lerma

Se disputaban la privanza del soberano, y lo hacían sembrando a boleo estratagemas y calumnias, de un lado el poderoso duque de Lerma, asistido por su secretario don Rodrigo Calderón, marqués de Siete Iglesias; y de otro, el temido Conde-Duque de Olivares, el duque de Uceda, el padre Aliaga, el jesuita padre Florencio y la priora de La Encarnación. El beligerante más débil, el obligado a inevitable fracaso, era el duque de Lerma, acusado públicamente de atropellos y exacciones vandálicas, de tal gravedad, que le ponían en derechura a la horca.

Ese habría sido su fin si el mismo Pontífice, Paulo V, plegándose a influencias que calla la Historia, no le hubiera salvado la vida nombrándole Cardenal. Suceso inverosímil que el pueblo glosó en una tonadilla que decía: "El ladrón más afamado —por no morir degollado— se vistió de colorado". La burla había sido demasiado cruel, y como alguien debía "pagar el pato", los burladores, para disfrazarse, todas las tropelías que el duque y ellos habían cometido las atribuyeron al marqués de Siete Iglesias, por lo que fue degollado, tras un juicio sumarísimo, el 23 de octubre de 1621, ante más de veinte mil espectadores. Y en la tarde de ese día, de delictuosa memoria, brotó la frase "con más orgullo que don Rodrigo en la horca", que los españoles aplican a cuantos, en la desgracia, se muestran altivos y desafiadores, pero que no viene a cuento, pues don Rodrigo Calderón, en sus últimos instantes se comportó tan humilde y perdonador, que sobre abrazar a su verdugo —escriben testigos oculares— "le besó una mejilla".

Un don Juan igual al otro

Entre las más sobresalientes figuras de aquella loca y corrompida corte de Felipe IV, no halla rival la del caballero don Juan Tarsis Peralta, conde de Villamediana, poeta y duelista, campeón temerario en lances de audacia y galanía, que compitió en fausto con el poderoso valido Conde-Duque de Olivares, y que, sin miedo a nadie, en rimas, un poco gongorinas, que los maledicentes se daban prisa en aprenderse de memoria para repetirlas luego en los "mentideros" de San Felipe, se mofaba descaradamente de toda la nobleza. Como es lógico, esto le granjeó las simpatías del pueblo, y como muestra del poder corrosivo de sus versos vayan por delante esos cuatro de los muchos con que describía las joyas y trajes de un festival celebrado en la Plaza Mayor:

Allí viene el de Alcocer
con cintillo de diamantes,
diamantes que fueron antes
de amantes de su mujer.

Y si Lope de Vega fue su amigo —era difícil regañar con Lope— don Francisco de Quevedo le odiaba: acaso porque, en ocasiones, las ingeniosidades del Conde corrían lucidas parejas con las suyas; o por ser, como él, un maestro en la esgrima de la espada; o también —nadie sabe— por reconocerse feo de rostro y mal pergeñado de cuerpo, en tanto la elegancia y cumplida hermosura de Villamediana avasallaban voluntades.

A los cuarenta años, llegado al cenit de su espléndida vida, don Juan, petulante, exhibicionista y sensual como su homónimo "el burlador de Sevilla", se enamoró de la reina doña Isabel de Borbón. Su vanidad lo exigía. Y el máximo peligro del hecho era que el público se dio inmediata cuenta de que a la soberana, joven, coqueta y bellísima, le gustaba el Conde. Totalmente extraño a cuanto se decía, el rey, para festejar su cumpleaños, le encargó a Villamediana una comedia, solicitación que el requerido supo aprovechar. La obra, titulada "La gloria de Niquea", se estrenó un 15 de mayo, de tarde, y el papel de la diosa de la hermosura lo interpretó Isabel, que fue muy aplaudida. Luego, a prima noche y para mayor diversión de todos, subió a escena "El vellocino de oro", de Lope, comedia que no llegó a su fin porque, mediado el segundo acto, se produjo un violento incendio. La gente, aterrada, huía en todas direcciones, y esa fue la ocasión que Villamediana —verdadero autor del siniestro— aprovechó para tomar a la reina en brazos y salvarla.

¿Quién mató al conde?

La historia no dice hasta dónde el galán pujó su amoroso empeño. Lo evidente es que no hacía de el un secreto; antes se complacía en divulgarlo; y así, en un festival caballeresco, de toros y cañas, celebrado en la Plaza Mayor y presidido por los reyes, Villamediana se presentó con un vestido bordado de monedas de plata, todas nuevecitas, llamadas "reales", y llevando por divisa, "Son mis amores reales". La declaración no podía ser más explícita. ¿Qué pensaría la gente?... Comenzó la corrida en la que los nobles, encargados de rejonear, derrocharon elegancia, valor y destreza. Más tarde corrió por Madrid la noticia de que, al salir del palco real, la enamorada Isabel de Borbón, comentando el espectáculo y refiriéndose a Villamediana, había dicho:

—El conde ha picado muy bien.

Opinión a la que el rey opuso estas palabras, siniestramente ambiguas:

—Sí, pica bien, pero pica muy alto.

Meses después, la noche del 21 de agosto de 1622, el conde moría en la calle, asesinado a traición, se dijo que por orden de Felipe IV. A divulgar esta creencia contribuyó la décima de Góngora:

Mentidero de Madrid,
decidnos: ¿quién mató al conde?...

Interrogación que el vulgo, caprichosamente, convirtió en saludo, y así las gentes, al encontrarse, se saludaban preguntándose:

—Decidme, ¿quién mató al conde?...

Este fue el desenlace que la fatalidad puso a la encendida juventud, tan pródiga en aventuras, de don Juan Tarsis Peralta, de quien su contemporáneo, el cronista Antonio Hurtado, escribe en su libro "Madrid dramático":

Tal fama llegó a alcanzar
en toda la corte entera,
que no hubo, dentro ni fuera,
grande que le contrastara,
mujer que no le adorara,
hombre que no le temiera.

En la Plaza Mayor, reinando Felipe III y Felipe IV, se celebraron fiestas magníficas, de las cuales alguna duró más de cuarenta días. Empero su expresión y carácter es grave. No obstante el tiempo transcurrido flota en ella algo triste, huella o vaho de las degollaciones y de los autos de fe a que complacidamente asistía Carlos II el Hechizado. En sus muros, los condenados a la hoguera, mientras agonizaban, dejaron quizás un temblor de suplicio. ¡No!... De su recinto la terrible Edad Media aún no se ha ido. Todavía la Plaza Mayor huele a carne quemada.

FUE CELEBRADO CON LUCIMIENTO EL CINCUENTENARIO DE LA FUERZA AEREA

DESTACADOS relieves alcanzó el acto realizado en la ciudad de Córdoba con motivo de la celebración del cincuentenario de la creación de la Fuerza Aérea.

El mismo, que fue presidido por el primer magistrado, doctor José María Guido, contó con la presencia del ministro de Defensa Nacional, señor Adolfo Lanús; del secretario de Aeronáutica, brigadier Jorge Rojas Silveyra; del subsecretario de Guerra, general Carlos A. Caro; del representante de la Secretaría de Marina, almirante Rondina; del comandante de la Aviación Naval, capitán de navío Jorge Bassi; del comandante en jefe de la la Fuerza Aérea Argentina, brigadier general Cayo Antonio Alsina; del jefe de la guarnición local de dicha fuerza, bragadier Luis María Fages; del interventor federal en la provincia de Córdoba, ingeniero Rogelio Nores Martínez; del general Aniceto Pérez; del arzobispo monseñor Ramón J. Castellano; de agregados militares y aeronáuticos acreditados ante las embajadas extranjeras en nuestro país y de otros jefes y oficiales superiores de las tres armas.

Adhirieron también a los festejos el Aero Club de Buenos Aires y el Automóvil Club Argentino, entidades que estuvieron representadas por sus respectivos presidentes, ingeniero Alfredo Turbay y doctor César C. Carman.

Luego de la revista a los efectivos realizada por el doctor Guido, el provicario castrense, monseñor Victorio Bonamin, ofició una misa de campaña en la Plaza de Armas de la Escuela de Aviación Militar, tras de lo cual impartió la bendición del Pontífice Juan XXIII, que hizo llegar a la Aeronáutica Argentina con motivo de su cincuentenario.

Posteriormente, el brigadier Alsina pronunció una alocución en la que resaltó la trascendencia de la fecha que se celebraba.

Luego de depositarse una ofrenda floral al pie del busto que perpetúa la memoria del general Vélez, se ejecutó el Himno Nacional y a continuación se realizó el desfile de los efectivos de Aeronáutica, mientras aparatos a hélice y a retropropulsión sobrevolaban el lugar.

Momentos más tarde, fue exhibido a la concurrencia un modelo de máquina denominado "Guaraní", construido por la Fábrica Militar de Aviones. También se mostró un avión "Farman" —réplica de los aparatos utilizados en 1912—, construido por el mismo instituto.

Esta última máquina realizó demostraciones de vuelo a muy baja altura, piloteada por el comandante Balado, quien fue largamente aplaudido y felicitado al término de la demostración.

Luego de la entrega de sendas plaquetas recordatorias a la Fuerza Aérea, efectuadas por el agregado aeronáutico a la embajada de Bolivia y por los agregados aeronáuticos de otras embajadas extranjeras, hizo uso de la palabra en nombre del Aero Club de Buenos Aires, el ingeniero Alfredo Turbay, quien destacó la significación del cincuentenario de la Aeronáutica Argentina. Otro tanto hicieron luego los precursores de la aviación nacional que se encontraban presentes en el acto.

Con ello se dio término a la celebración, emprendiendo el doctor Guido y su comitiva el regreso hacia la Capital Federal.

EL *SUR* GIGANTE LEGENDARIO

Por
ULYSES
PETIT DE MURAT
Para AUTOCLUB

EL profundo sur, donde la rosa de los vientos más tirantes del mundo deshoja sus últimas hojas sobre el territorio argentino, es el habitáculo tradicional de la leyenda. La fantasmagoría de los antiguos viajeros nace de la vastedad de su costa. Y esa misma vastedad, que se extiende hasta el contrafuerte de la cordillera de los Andes, explica el desconocimiento que impera sobre sus características, no sólo en otras partes del globo, sino aun entre los argentinos. Para los más se concentra en los espléndidos paisajes de Bariloche, con toda su secuela de lagos transparentes, bosques de pinos, planchones de nieve, deportes de invierno, aunque esa zona privilegiada, comparable a las más



Los elefantes marinos, que junto con los lobos, son objeto del interés de los cazadores australes, suelen irritarse con frecuencia, en habitual expresión de su mal genio.

hermosas de Austria y Suiza, forme un sector bien diferenciado y limitado. El sur es mucho más. El sur que aterró y sorprendió a los primeros europeos que lo vieron, lanzándolos a las caprichosas pesadillas de hombres de pies enormes, de dos cabezas, etcétera, opone el contraste vehemente de su tremenda cuenca oceánica, a la gracia fértil de la precordillera o a los meandros de extrema soledad austral, en los canales fueguinos. Fue lecho de mar. Es frecuente encontrar piedras donde una estrella de agua se ha hecho ritmo de pequeña escultura. Y un mar seco, incesante bajo la multiplicada presencia del viento, promueve esa aguda arenilla que desvasta los ojos y el ánimo del hombre acostumbrado a la protectora molicie de la ciudad. Pero también lo levanta a un sentido más pleno y despojado de la existencia.

Volvamos a los recuerdos ásperos

Quiero, en este artículo, volver al recuerdo áspero de la zona que centra Puerto Madryn. En "Tierra del Fuego", película que escribí y filmó hace años Mario Soffici, había creado una secuencia de cacería de lobos marinos. Allí un lobero moría aplastado por el avance de una manada de esos animales. Claro que la mayor parte de la película se filmó en Tierra del Fuego. Pero la matanza de un núro limitado de lobos, fuera de época, tuvo un lugar determinado por las autoridades: Campamento Norte. Hay en ese lugar manadas de lobos y elefantes marinos. Está situado cerca de Puerto Pirámides, a regular distancia de Madryn. La ley del lugar —impuesta no sólo por la tradición criolla, sino también por las tremendas distancias desoladas— es la hospitalidad. Aparte de los camiones cedidos por la Marina, tuvimos el auxilio de todos los pobladores. Yo acompañaba al equipo de filmación para corregir, sobre el lugar, las frases



que le había inventado a los loberos. Soffici quería que la película tuviera la misma autenticidad que habíamos puesto en "Prisioneros de la tierra", que se desarrollaba en el extremo norte de nuestro país.

Nos encontramos con una costa que sufría las alternativas de una marca de niveles notablemente diferentes. Dura, a ratos fuertemente rocosa, con un carácter agresivo de principios de la creación. Los primeros que llegaron allí, trayendo alguna puntita de ovejas desde el sur de la provincia de Buenos Aires, tuvieron que vivir a la intemperie o protegiéndose en cuevas rocosas. Su viaje a caballo seguía dándole fisonomía al lugar. Al revés de lo que sucede en la costa cantábrica o irlandesa, no se había originado una raza de marinos. El caballo, o el sucedáneo actual motorizado, presidían los largos viajes por caminos que constituían, muchas veces, una huella irregular. Apenas si en la época de la guerra, cuando se volvió casi nula la pesca del bacalao, los hombres de esa costa buscaron la fortuna en el cazón, rico en vitaminas parecidas. La constante siguió siendo la oveja en las planicies interiores, con su capacidad para resistir con las pocas matas que en ella se advierten, y el lobo marino. No tenía idea exacta de cómo se lo manejaba, hasta que vi actuar la cuadrilla de loberos. Provistos de hierros, los matan de una manera sincronizada.

Confesiones de hombres rudos

El animal es muy noble. Tan solo en la agonía, ataca y marca las piernas de los agresores con esas heridas extensas y hondas que dejan cicatrices indelebles. Son hombres rudos y de extrema pericia. En Tierra del Fuego, donde extinguieron la codiciada especie del lobo marino de dos pelos, los faenan

Alejándonos de su costa bravía, el Sur legendario nos muestra románticos paisajes de agreste belleza, como éste que ha captado el lente de la cámara fotográfica.



La pequeña bahía de Puerto Pirámides, con su hermosa playa, rodeada de médanos y acantilados, verdadero paraíso para los que aman a la naturaleza, es frecuentada por manadas de lobos y elefantes marinos.

abordando por sorpresa terrenos rocosos muy resbaladizos. Para aferrar su paso calzan botas de foca. Viven en el peligro. Son generosos y desaprensivos.

El dinero lo disipan en homéricas libaciones. Recuerdo a uno de ellos. En un descanso, mientras se abatía sobre nuestro asado de oveja el olor espeso y aceitoso del cementerio de lobos, le pregunté si había sentido miedo alguna vez:

—Sí —me dijo—. Fue cuando mi familia, en Puerto Madryn, me puso de novio. Yo no soy un tipo para visitar a una muchacha cumplida, que toca el piano y todo, dos veces por semana. No sabía de qué hablar con ella y tampoco cómo romper el compromiso.

No me atreví a reír ante la confesión de un hombre habituado a la riesgosa matanza y a las peleas a cuchillo. Había sido formulada con acento de gran sinceridad y un auténtico estremecimiento.

La resistencia del hombre

Otro me expresó su gran simpatía por los lobos que trizaba con certeros golpes en la parte alta del cráneo:

—Son animalitos muy buenos. Pelean solamente en la época de celo. Los que vencen se llevan una manada. Los vencidos se recuperan de sus heridas con el agua de mar. Los dejan que se aíslen con una compañera. Fíjese qué curiosos son. Camine conmigo. ¿Ve cómo nos siguen, nadando?

Cuando terminaron su trabajo para la filmación y cobraron, en dos días agotaron toda bebida disponible en Puerto Pirámides. Dos de ellos cayeron como muertos en la noche helada durmiéndose en la intemperie hasta el amanecer. Ni siquiera se resfriaron. Aparecía, ante mis ojos asombrados, una nueva dimensión de la resistencia del hombre de su ubicuo poder de adaptación y conquista. Y también, el renovado milagro de su trabajo. Lo imposible, el árbol y las flores, traía sugestión de oasis cuando llegábamos a los cascos de los establecimientos de campo. Voluntades empecinadas conseguían hacerlos brotar en el seno de un viento tenso, alucinante, mediante la creación de ingeniosas defensas.

Más allá de las historias —que lindan casi en la leyenda— de los pioneros que tomaron posesión de esas tierras fiscales que nadie quería, surgía una nueva Argentina. Lo fácil del litoral, la tibia blancura de las tierras feraces, había quedado atrás. Los pobladores se enfrentaban con un gigante poderoso e inflexible en apariencia de leguas y leguas solitarias. Y conseguían doblegarle. Me acuerdo que en la última madrugada en que vi a Puerto Madryn, sin un alma por las calles rectas flanqueadas de edificios bajos, caminando solo hacia el inmenso mar, sentí como nunca la grandeza de lo que a veces con extrema ligereza, sin pensar en la bendición y responsabilidad que comporta, llamamos patria. Me poseyó con firmeza varonil su mano de tierra que abarca desde la montaña al mar un ámbito maravilloso.



Los lobos marinos, a los que vemos aquí descansando al sol en Puerto Pirámides, son animales nobles, que tan sólo en la agonía atacan a sus agresores con heridas extensas y hondas, que dejan cicatrices indelebles.

NOTICIAS GRAFICAS DE ULTIMO MOMENTO



EL señor Karl Kling, director técnico del equipo Mercedes-Benz, entrega al Automóvil Club Argentino, representado para el caso por su vicepresidente 2º, Ing. Mario L. Negri, el hermoso trofeo denominado "Trofeo Challenger", instituido por la gran productora de automóviles alemana Daimler Benz A. G., para premiar al piloto argentino que resulte mejor colocado en la clasificación general del VI Gran Premio Internacional Standard 1962. Este premio quedará definitivamente en poder del conductor que ganare tres carreras Standard consecutivas o cinco pruebas alternadas.

La actitud de la Daimler-Benz es altamente significativa y honrosa para el deporte nacional y para el Automóvil Club Argentino, organizador de las grandes competencias Standard como este VI Gran Premio Internacional, que, según se espera, pronto ha de ser incorporado a la nómina de las carreras con puntaje para el campeonato mundial. En la foto, además de los nombrados, el Secretario del A.C.A, Dr. Walter Saborido; el Presidente de la Comisión de Carreras, doctor Raúl Fernández Aguirre, los vocales de la C. D. Sres. Marcos Victorica y Jorge B. Macias, y el gerente general, don Domingo Armendáriz.



Un gran campeón y un gran equipo: las jóvenes y ya prestigiosas volantes suecas Emy Rosqvist y Ursula Wirth, y los alemanes Peter Lang, Eugen Böhringer y Herman Kühne, integrantes todos del calificado equipo Mercedes-Benz que participa en el VI Gran Premio Internacional Standard 1962, rodean al quíntuple campeón mundial del automovilismo, el argentino Juan Manuel Fangio.

UN IMPORTANTE CONGRESO DE TURISMO HABRA EN CORDOBA

A mediados del próximo mes de noviembre, se efectuará, en la ciudad de Córdoba, un importante congreso de turismo, organizado por la comisión permanente que integran delegados representativos de las compañías de viajes, hoteleros, transportadores, entidades oficiales nacionales y provinciales vinculadas a esa importante promoción social y funcionarios de la actividad fiscal aduanera.

Para explicar las inquietudes que mueven a los organismos a convocar esta reunión, de la que esperan alentadores resultados, se efectuó una reunión de prensa en el City Hotel, en la que agentes de viajes, representantes de las compañías transportadoras, hoteleros, funcionarios y periodistas intercambiaron impresiones sobre las perspectivas futuras de la promoción turística.



Entre los días 30 de septiembre último y el 14 del corriente mes, se desarrolló una interesante excursión a la zona de los lagos del Sur, paseo programado especialmente por el departamento de turismo del A.C.A. para un juvenil grupo femenino, integrado por hijas de socios de la entidad y alumnas regulares del Colegio del Divino Corazón, de esta capital.

¿cree usted en las brujas?

ACCIDENTES AUTOMOVILISTICOS METAFISICOS

Por EMILIO VILLALBA WELSH
Para AUTOCLUB



La crónica policial dará la versión habitual de este accidente y se buscarán para explicarlo las razones de siempre. Pero ¿no habrá intervenido en todo esto una mano invisible y misteriosa?

¿HAY accidentes misteriosos de autos? ¿Los hay inexplicables? Es cuestión de puntos de vista. Pero es un poco aquello de no creer en brujas, pues a su existencia. También habría que ponerse previamente de acuerdo con el vocablo "misterioso". Hay titulares de los periódicos, que en su crónica policial suelen expresar: "Murió un hombre misteriosamente". No puede haber ningún misterio en la muerte de un hombre: mueren, sencillamente, por haber dejado de respirar. Aunque lo que acabo de consignar precedentemente no tiene mayor vinculación con lo que expondré a continuación, el lector excusará su presencia en este artículo nada más que porque lo encuentre gracioso.

Lo cierto es que hay accidentes que parecen raros. Que parecen irrazonables. Que no se ve motivo aparente para que hayan sucedido ni se adivina o se dilucida el factor que le ha provocado. En Europa, particularmente en Francia, el acrecimiento de estos accidentes sin causa visible, ha preocupado a las compañías de seguros. Nadie sabe por qué, pero hay ciertos lugares en las rutas y caminos, donde se producen con frecuencia accidentes que no tienen explicación. Un señor va manejando por una ruta despejada, y de pronto se estrella contra un árbol que está veinte metros alejado del camino. Otro, hace un trompo con su coche, a pleno sol y en magnífica soledad vial. Y así suceden los accidentes en que la gente se pregunta: ¿Cómo diablos hizo para subirse a la columna de alumbrado?, ¿o por qué se habrá metido de cabeza en la banquina, con una visibilidad tan perfecta? Pero ese no tiene tanto de extraño como la circunstancia de que similares accidentes se repiten en el mismo lugar. La concentración de catástrofe en determinados sitios camineros, crea la leyenda o la fama, respecto a ellos, de "malditos", "embrujados", "encantados", "engualichados", etc., según sea la afición más intensa al "folklore" o a los libros de magia negra.

Influencia de lo desconocido

Es decir, que existe la presunción de que ciertos accidentes de auto han sido provocados por causas sobrenaturales, desconocidas del hombre. Se ha llegado a sostener que algunos caminos pueden estar sometidos a influjos astrales o a embrujamientos terrenales por parte de personas con poderes no comunes. En otros casos, se trata de darle un sesgo científico y atribuir la causa de los accidentes misteriosos a yacimientos metálicos subterráneos de fuerza magnética, a irradiaciones de rayos u ondas de naturaleza desconocida, al escape de fluidos perniciosos, a perturbaciones de platos voladores o a remotas secuencias radiactivas de explosiones nucleares. Se crea en brujas o no se crea. Lo cierto es que este tipo de fenómenos carreteros, es anterior a la invención del automóvil. Existe una población del Puey-de-Dôme, en Francia, denominada Tournède. Investigaciones históricas realizadas en una oportunidad, permitieron establecer —según Jean Clarence— que Tournerède era una deformación de su nombre primitivo, Tournebride, que puede traducirse por "dar vuelta a las riendas", es decir, cambiar el rumbo de la cabalgadura. Profundizando la investigación, se supo que los postillones de las antiguas diligencias que se dirigían a la población, eludían el camino principal, desviándose cerca de cincuenta leguas, sin que aparentemente hubiese en el mismo señales del más mínimo peligro.

Nadie puede negar que hay accidentes muy extraños, que debe admitirse que obedecen a fuerzas cuya existencia desconocemos y que recién se conocen después del accidente. Por ejemplo, tengo el caso de un amigo, que salió en su auto para asistir al velatorio de un compañero de oficina en Villa Crespo, y su automóvil fue encontrado destrozado frente a una "boîte" en Olivos. Otra señora pidió el coche a su marido para trasladar una repisa a la casa de una amiga: tuvieron un choque y en lugar de la repisa apareció un joven rubio, de unos treinta años, que no se sabe cómo fue a parar ahí.

"No sé lo que me pasó"

Pero volvamos a las causas de los accidentes inexplicables para determinar si esas causas son naturales o sobrenaturales. Como el trabajo de averiguarlo nosotros mismos, nos va a llevar más tiempo de que disponemos, sugiero aprovecharnos de la labor que las compañías aseguradoras francesas encomendaron al experto Jerôme Gérard sobre este apasionante particular. Esta tarea le llevó a Monsieur Gérard seis largos

meses de trabajo, durante los cuales revisó montañas de legajos, separando los correspondientes a accidentes que parecían escapar a los moldes corrientes, y que más o menos representaron el cinco por ciento del total.

La frase más frecuente que aparece en boca del sobreviviente es, palabra más o menos, ésta: "No sé lo que me pasó".

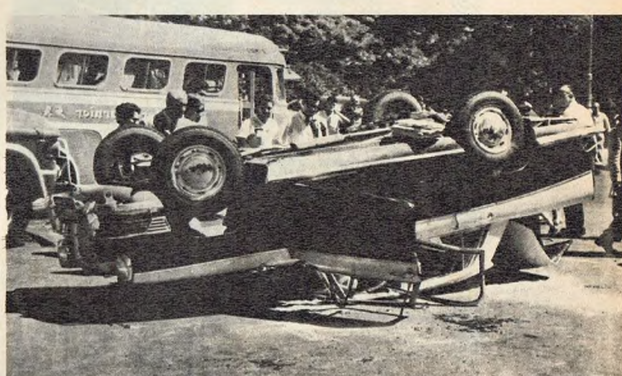
Lo que pasó, según el estudioso Monsieur Gérard, es que se durmió, y se durmió también, el otro conductor que exclamaba: "Estoy seguro de no haberme dormido!". Este segundo no mentía. O por lo menos, no creía mentir. Según el investigador de marras, este conductor no se Se puede dormir durante apenas una fracción de segundo —la necesaria para que se cumpla el destino— y despertarse inclusive otra fracción antes del accidente, sin que se haya sufrido una verdadera pérdida del conocimiento.

Las alucinaciones visuales

Y siguiendo con las conclusiones obtenidas por el laborioso señor Gérard, hay una tercera explicación concurrente de estos accidentes. Son los provocados por alucinaciones visuales, el "ghest", el fantasma, que causa una linda proporción de catástrofes automovilísticas. Esto ocurre más fácilmente de noche, con la claridad limitada de los faros. Por evitar atropellar a un transeúnte que nunca ha existido, un automovilista se incrusta en un inocente árbol. Para no causar daño a una pobre vaca suelta que cruza el camino y que sólo vive en la imaginación del conductor, esto puede terminar de una sola vez con toda su familia, si la lleva consigo en el auto. En materia de ilusión óptica, el surtido puede ser muy variado. La noche y las sombras, prestan una gran colaboración a las mentes fatigadas o a la vista deficiente. Pero de todos modos, nada de lo dicho hasta ahora, explica el porqué de la acumulación de accidentes sin razón.



La concentración de catástrofes como ésta, en determinados sitios camineros, crea la leyenda o la fama para ellos de "embrujadas", "malditos", etc.



A veces existe la presunción de que ciertos accidentes automovilísticos como el que aquí vemos han sido provocados por causas sobrenaturales, desconocidas del hombre. Los protagonistas suelen decir; "No sé lo que me pasó".

había quedado dormido, pero todo había ocurrido como si se hubiese dormido. Los especialistas denominan "adormecimiento" un fenómeno que aclara una gran parte de accidentes oscuros. En Alemania se hicieron experimentos en choferes de camiones que recorrieron 3.000 kilómetros sin detenerse. A las 45 horas de su partida, estos conejitos de la India, participaban de un estado sonámbulo, entre la vigilia y el sueño. Se le había ordenado a estos hombres que manejaran hasta que no pudieran más de sueño y entonces se detuvieran. Ninguno se detuvo y muchos manejaron dormidos, porque existe un estado de "pre-sueño" que debilita y disuelve la voluntad, la propia decisión de no seguir manejando.

La hipnosis de la ruta, es otro fenómeno por demás conocido: la línea recta, el paisaje uniforme, el ritmo regular de los ruidos, amodorran tan eficazmente como el arrorró al niño.

VEAMOS COMO MANEJA USTED

¿Qué tal maneja usted? Este "test" le ayudará a comprobarlo.
Usted tiene cuatro respuestas posibles: 1) SIEMPRE; 2) FRECUENTEMENTE; 3) ALGUNAS VECES; 4) NUNCA. En el cuestionario siguiente, ponga al lado de cada pregunta, el número correspondiente a la respuesta que ha elegido y después sume todas las cifras. ¿Listo? Ahí van las preguntas:

	SI	NO
¿Tiene usted la impresión de no poder contar con su memoria?	...	...
¿Algunos pequeños hechos lo irritan más de lo que debieran?	...	...
¿Le gustan los cambios en su profesión?	...	...
¿Se ha sorprendido usted hablando solo?	...	...
¿El trabajar en equipo le gusta?	...	...
¿En la excitación del momento pronuncia palabras de las que se arrepiente en seguida?	...	...
¿Se impacienta cuando alguien lo hace esperar	...	...
¿Tiene dificultad para dormirse?	...	...
¿Ha intentado alguna vez burlar o no hacer caso a una prohibición cualquiera, en un lugar público?	...	...
TOTAL	...	

VALORACION DE LAS RESPUESTAS

Si el total es de:

32 a 40	MUY BUENO	Usted no debería tener accidentes.
24 a 31	BASTANTE BUENO	Ponga atención, sin embargo.
18 a 23	MALO	¡Cuidado! Su acondicionamiento psicológico puede ahogar en usted el buen sentido.
10 a 17	PELIGROSO	Tenga muchísmo cuidado. Usted es de los que toman riesgos excesivos.



Las múltiples aplicaciones de
Telgo-plast
permiten encontrarlo en las más diversas formas. En la decoración de interiores, por ejemplo;
Telgo-plast
es un elemento insustituible para revestimientos de paredes, muebles, tapizados, etc. Con
Telgo-plast
también se confeccionan valijas, portafolios, carteras, bolsos, etc. Pero donde se pone de manifiesto con mayor evidencia la bondad de
Telgo-plast
es en la tapicería de los automóviles. Es en este aspecto que exige material noble, fuerte, resistente y elegante , donde
Telgo-plast
demuestra estar a la vanguardia. Dése la satisfacción de comprar lo mejor en plástico telado. Pero, asegúrese! Fíjese en el revés: debe llevar estampada la marca
Telgo-plast
PRODUCTOS TELGO INDUSTRIA ARGENTINA
HULYTEGO S.A.
Resiste al uso y al abuso
TAPIZADOS
DECORACIONES DE PAREDES
PUERTAS PLEGADIZAS
TAMBIEN EL TAXI DI TELLA 1500 ESTA TAPIZADO CON TELGOPLAST



Excursiones a los LAGOS ARGENTINOS y CHILENOS

ORGANIZADAS POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



EXCURSION Nº 1

DURACION 12 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren desde la estación Constitución.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a
10º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral, con ascensión en alambre-carril.
10º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
11º día: En viaje.
12º día: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION Nº 2

DURACION 15 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a
13º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral, con ascensión en alambre-carril.
d) Puerto Blest y Laguna Frías.
13º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
14º día: En viaje.
15º día: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION Nº 3

DURACION 20 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a
18º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral con ascensión en alambre-carril.
d) Puerto Blest y Laguna Frías.
e) Ventisqueros del Tronador y Cascada Alerces.
f) Circuito Grande.
18º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
19º día: En viaje.
20º día: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION Nº 4

DURACION 14 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a
8º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
8º día: Salida en lancha de Bariloche a Puerto Blest. Almuerzo en el restaurante de Puerto Blest. Traslado de Puerto Blest a Puerto Alegre en ómnibus. Travesía del Lago Frías desde Puerto Alegre a Puerto Frías en lancha. Desde Puerto Frías hasta Peulla (Chile) en ómnibus. Cena y alojamiento en el Hotel Peulla.
9º día: Traslado desde el Hotel al muelle en ómnibus. Travesía del Lago de Todos los Santos hasta Petrohué. Almuerzo en Petrohué. Después del almuerzo, en ómnibus desde Petrohué a Puerto Varas. Recepción, cena y alojamiento en el Hotel.
10º día: Traslado a la estación y salida en tren hacia Santiago.
11º día: Llegada a Santiago. Recepción y traslado al Hotel.
12º día: En Santiago. Día libre. Visita de la ciudad.
13º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
14º día: Llegada a Buenos Aires por la noche.

EXCURSION Nº 5

DURACION 18 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a
8º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán las siguientes excursiones:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Arrayanes.
c) Circuito Grande.
8º día: Salida en lancha de Bariloche a Puerto Blest. Almuerzo en el restaurante de Puerto Blest. Traslado de Puerto Blest a Puerto Alegre en ómnibus. Travesía del Lago Frías desde Puerto Alegre a Puerto Frías en lancha. Desde Puerto Frías hasta Peulla (Chile) en ómnibus. Cena y alojamiento en el Hotel Peulla.
9º día: Traslado desde el Hotel al muelle en ómnibus. Travesía del Lago de Todos los Santos hasta Petrohué. Almuerzo en Petrohué. Después del almuerzo, en ómnibus desde Petrohué a Puerto Varas. Recepción, cena y alojamiento en el Hotel.
10º día: Traslado a la estación y salida en tren hacia Santiago.
11º día: Llegada a Santiago. Recepción y traslado al Hotel. Día libre en Santiago.
12º día: En Santiago. Visita de la ciudad.
13º día: Traslado a la estación. En tren a Viña del Mar. Llegada. Recepción y traslado al Hotel.
13º a
17º día: En Viña del Mar. Días libres.
17º día: Traslado a la estación y salida en tren hacia Buenos Aires
18º día: Llegada a Buenos Aires por la noche

NOTA:
Consúltenos para viajes por vía aérea y excursiones por más días de estadía, vía Zapala y San Martín de Los Andes.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Viajes y Turismo -- Casa Central 1º P.
Avda. Libertador General San Martín 1850, T. E. 83-6061.

DETALLES NUEVOS EN LOS MODELOS AMERICANOS 1963

LIMPIAPARABRISAS "AERODINAMICO"

Chrysler parece haber descubierto la manera de evitar todos los defectos de funcionamiento de los actuales limpiaparabrisas. En lugar de correr en sentido semicircular sobre el cristal, como hoy sucede, los nuevos limpiaparabrisas, que tendrán algo así como el aspecto de un ala de avión, tendrán un movimiento paralelo entre sí y se deslizarán sobre toda la superficie del cristal. Cuanto mas rápidamente circule el automóvil, más se adherirá el aparato a la superficie que debe limpiar, y no habrá así, como hoy sucede, partes a través de las cuales la visión es defectuosa. La innovación de Chrysler parece que será imitada por otras productoras.

VOLANTES REOLINABLES



Los ingenieros de Buick han encontrado un nuevo elemento para hacer más confortable y elegante la máquina sport de la marca, el modelo "Riviera". Se trata de un volante reclinable que podrá ser fijado en siete diferentes posiciones, según fuere el ángulo más cómodo para el conductor. Por lo demás, los últimos modelos conocidos de Thunderbird Ford ya traen una innovación semejante.

Y "CHRYSLER" OTRA VEZ

En el modelo LeBaron Imperial, uno de los coches de lujo de la fábrica, los asientos delanteros y las piezas apoyabrazos llevarán bolsillos como portafolios, para guardar papeles y otros objetos importantes.

REJILLA LUMINOSA

También el modelo "Riviera" traerá el año próximo rejillas al lado de cada guardabarro, que cubrirán focos de luz para señalar determinados movimientos o el estacionamiento del coche. Cabe agregar que las luces de dirección de todos los autos americanos en 1963 serán de color ámbar y no rojo, que, según parece, son más fáciles de individualizar entre el fárrago de luces rojas del tránsito en las rutas y calles.

Y AHORA EL RAMBLER



Los modelos sport de este coche tendrán en el piso de la parte delantera, próximos a sus asientos super cómodos, dos pequeñas palanquitas que apenas sobresalen de la superficie: una para mover aquéllos y otra para entrar en "overdrive".

EL MERCURY, PARA LA BUENA MUSICA

Los modelos Meteor y Comet de los coches Mercury 1963, además de traer radios a transistores tanto de los tipos FM como AM, llevarán en el asiento trasero un altoparlante a "reverberador" electrónico, cuya adopción produce un efecto estereofónico.

Además, los fabricantes del Mercury dan una opción para que el comprador coloque en su coche una radio receptora y transmisora, con un alcance de 7 millas (más de 11 Km.); pero para ello se necesita previamente una licencia oficial del F.C.C. (Oficina Federal de Comunicaciones).

LUCES FRONTALES QUE SE OCULTAN

El modelo 1963 de Corvette "Stingray", coche sport de la Chevrolet, traerá una interesante innovación en sus faros de cabecera.

Serán retractiles, es decir, que mediante la simple presión de un botón en el tablero los faros desaparecen y sólo quedará a la vista una delgada línea que indica su



situación. Apenas sea necesario su empleo, el mismo toque de botón los hará reaparecer. Según afirman los técnicos de la empresa, la ventaja del nuevo invento consiste, entre otras cosas, en que disminuye la resistencia que opone el viento al avance del coche, sobre todo cuando se marcha a cierta velocidad; además, y esto es evidente, la retracción de las lámparas las protege contra los pedruscos del pavimento que suelen arrojar los vehículos que marchan adelante.

PROTECCION DEL CONDUCTOR CONTRA ACCIDENTES

La Studebaker ha impuesto un nuevo diseño en la parte delantera del interior de su nuevo "Avanti". Algunos de los controles del coche estarán ubicados en una posición por encima del parabrisas, cerca del techo del vehículo. Con esta innovación, la fábrica trata de conseguir que desaparezca en este sector del interior del coche toda protuberancia que pueda significar una causa de golpe violento para el conductor en caso de accidente. Con el mismo objeto el "Avanti" tendrá un acolchado especial en el techo de plástico de fibra de vidrio de la carrocería, de modo que aun cuando el vehículo se diese una vuelta, el cráneo del conductor quedaría bastante protegido.

MAS CONFORT EN EL VALIANT Y EN EL DODGE

Estas dos marcas de la Chrysler llevarán un dispositivo especial, digamos, en la tapa de su guantera, de modo tal que cuando esté abierta, aquélla se convierta en una excelente base de sustentación para copas y vasos. A su modo, ésta también es una invitación al turismo "a dos".

HABLA EL Ing. ROBERTO J. O. SERVENTE

Para AUTOCLUB



El Ing. R. O. Servente, Secretario de Transporte de la Nación, en su despacho.

"En TURISMO estamos

El A. C. A. es la más poderosa y desinteresada organización turística del país, agrega

Versión de MANUEL GOLDSTRAJ

LAS entrevistas periodísticas con hombres de gobierno, más aún que con los políticos "stricto sensu", comportan ciertas dificultades. Por lo general, los entrevistados adoptan "ab initio" una actitud prevenida, cautelosa, por temor de decir demasiado, de adelantarse imprudentemente a las posibilidades —(la "buena política" en el gobierno, decía el ejemplar estadista argentino Marcelo T. de Alvear, es esencialmente la ciencia de las posibilidades). Por esto, cuando es posible, conviene convertir la "entrevista" en una conversación, abandonando la técnica esquemática y un tanto dura de las preguntas y respuestas.

El otro escollo está en la necesidad —vinculada en cierto modo a la ética profesional del periodismo—, de cuidar que el diálogo no se transforme en plataforma para una especie de autobiografía más o menos disimulada del entrevistado. Esta tentación, no demasiado pecaminosa, está siempre en acecho en la intimidad de todo hombre público, y es difícil reprimirla totalmente cuando se le ofrece la oportunidad de "hablar al pueblo y al país".

Bueno, con el ingeniero Roberto Servente, titular de la Secretaría de Estado de Transporte de la Nación, no fue necesario adoptar precaución alguna para evitar esos escollos. En primer lugar, porque se percibe en seguida que conoce los problemas que aborda y, además, los analiza en una exposición llana, sin incurrir en una pretenciosa disquisición más o menos técnica "pour épater". Y en cuanto al otro aspecto, el ingeniero Servente revela ese don particular de los hombres de buen gusto que saben colocarse cómodamente del "otro lado del escritorio", lo que disipa toda sospecha de que está en pose ante el periodista... o para la Historia. En resumen: la entrevista, aunque dedicada a temas y problemas prácticos del turismo en la Argentina, resulta tan fácil como un coloquio amistoso, pero en serio.

LA POLITICA PRACTICA E INMEDIATA

Por ser Secretario de Transporte, del ingeniero Servente depende la Dirección Nacional de Turismo, recientemente intervenida por decreto. He aquí la cuestión básica cuya dilucidación nos interesaba, si era posible: concretamente: ¿cuál era la política práctica inmediata que adoptaría en este sector la Secretaría de Transporte?

—La Dirección Nacional de Turismo dispone —decimos— de un presupuesto anual, es decir, de fondos que alcanzan a varios centenares de millones de pesos. No creemos que sea demasiado para la importancia de su cometido; pero la gente espera ver una actividad que realmente induzca o facilite la promoción de las corrientes turísticas. Seguimos a la espera de eso.

El Secretario de Transporte dice:

—Por relativamente considerable que sea el actual presupuesto, los ingresos de la Dirección de Turismo son menos importantes que la tarea que debe realizar. En materia de turismo, en la Argentina estamos enteramente a fojas uno. El procedente del exterior es prácticamente nulo, y el interno, que muchos se complacen en denominar con sonoras calificaciones optimistas, es una mera ilusión. Los argentinos, dentro de nuestro país, no hacemos turismo. Vamos simplemente a veranear, que es muy distinto. Es insignificante la cantidad de automovilistas vernáculos que recorren el país para conocerle, para admirar sus bellezas, para trabar contacto con nuestra gente. Este tipo de turista, que, dentro o fuera de la estación veraniega, es el común en los Estados Unidos, en Francia, en Italia, en Inglaterra, por ejemplo, que anda por los caminos porque le gusta ver hombres y paisajes, apenas si cuenta en la Argentina. No hay que engañarse con el número de automovilistas que registran los controles en la ruta a Mar del Plata o a Córdoba o Mendoza, durante el verano. Estos no son propiamente turistas sino veraneantes, repito; y si es cierto que dejan ingentes sumas en los casinos, en los hoteles y a menudo también en las tiendas locales, sólo representan, de todos modos, un aspecto muy parcial de lo que podría y debería ser una corriente turística orgánica y organizada. Además, fuera de los lugares mencionados y un poquito, pero muy poquito, a Bariloche, ¿cuántos automovilistas se desplazan por año a las Cataratas por antonomasia —las del Iguazú—, a La Rioja o San Juan, a Salta, Corrientes o Concepción del Uruguay? ¿Cuántos? ¿Diremos algunos centenares? Quizá. En todo caso, no podemos hablar de muchos millares, y el país tiene hoy alrededor de veintiún millones de habitantes y hay alrededor de ciento cuarenta mil automóviles particulares sólo en la ciudad de Buenos Aires. No, no tenemos turismo en la Argentina.



Vista parcial de una de las más bellas y atrayentes zonas turísticas del país y del continente: San Carlos de Bariloche.

a fojas uno", nos dice el Secretario de Transporte de la Nación

NOS FALTA VISION DE FUTURO

—¿Por qué?

—Quienes conocen el problema y la realidad, siquiera sea superficialmente, señalan en seguida las causas: deficiencia o carencia de caminos pavimentados y deficiencia real y desdichada de comodidades hoteleras allí donde debiera haberlas. Esto es cierto; pero hay otras causas, aunque voy a citar una sola: ausencia de un claro concepto y sentido de organización y orientación, y también de visión de futuro, de futuro próximo, inmediato. Fíjese en esto, por ejemplo: todo el mundo habla de las bellezas del Iguazú, de la grandiosidad majestuosa de las Cataratas, del paisaje deslumbrante, etcétera, etcétera. Bueno, pocos turistas, muy pocos, han llegado hasta allá. Y voy a decirle esto en voz baja: les sobra razón, porque el único hotel más o menos aceptable que existe en la zona... ¡está a diecisiete kilómetros de las Cataratas! En tanto que, del lado brasileño, tienen un maravilloso establecimiento hotelero, de primerísima clase, con todos los atractivos que la industria y el arte brindan, ubicado sobre las cataratas mismas, que pueden ser admiradas simplemente desde los balcones o desde la terraza, nosotros debemos transitar más de tres leguas por un mal camino para ver caer el agua desde las alturas, para regresar luego deshechos a un alojamiento sólo relativamente confortable.

LA ACCION INMEDIATA

—¿Y entonces?

—Bueno; creo que los organismos oficiales encargados de estimular y organizar el turismo han perdido tiempo y dispersado estérilmente esfuerzos en cien direcciones, en lugar de concentrar toda su potencialidad constructiva sobre dos o tres objetivos inmediatos y realizables.

—¿Por ejemplo?

—Sí, le daré el ejemplo y la fórmula; es decir, le diré lo que nos proponemos hacer ahora mismo, si nos dejan —agrega con buen humor—. Tomaremos como objetivos pocos puntos que reúnen todas las condiciones naturales para ser grandes focos de atracción para los turistas; no los clásicos y bien conocidos y frecuentados, como Mendoza, Córdoba o Mar del Plata, sino, digamos, Bariloche y las Cataratas del Iguazú, casi en extremos opuestos del país. Dentro de poco, confiamos en que esté terminado el camino pavimentado desde Bahía Blanca hasta Bariloche. Puen bien, en esta dirección vamos a concentrar nuestra acción. Trataremos de convertir a San Carlos de Bariloche en el gran polo turístico del cono sur del continente; lo pondremos a disposición de los turistas argentinos, a quienes trataremos de estimular en toda forma, y de los extranjeros, que tanto nos interesan. Muchas decenas de millones de dólares que podremos conseguir, si trabajamos inteligentemente, vendiendo belleza y diversión —acota con una sonrisa seria—. Después, o quizás al mismo tiempo, volcaremos nuestros esfuerzos sobre el Iguazú, donde, a pesar de que prácticamente todo está por hacerse, puede avanzarse notablemente si no se malgastan tiempo y dinero en tanteos dispersos e inconexos.

CASINOS Y PUBLICIDAD DEL TURISMO

Aquí la pregunta venía sola:

—Aparte de las bellezas naturales

¿no cree que podríamos agregar algo de nuestra parte, para atraer y divertir a la gente?... ¿Casinos, por ejemplo?

—Sí, lo creo. Personalmente —dice sin vacilación— considero que ninguna razón seria se opone a que en cada gran centro, pero grande, de turismo, se autorice el funcionamiento de un casino o lo construya y explote el Estado; pero bajo una condición "sine qua non": que sólo se permita el acceso a los turistas, a los visitantes, y no a la población local, dentro de ciertas limitaciones, por supuesto, que pueden ser reglamentadas. Así se hace en el Casino de Mónaco, bastante conocido, me parece, entre otros.

—El gobierno de los Estados Unidos —decimos— acaba de crear, por primera vez en la historia de la administración de ese país, doce o quince agencias oficiales de turismo, en otros tantos países. Ese gobierno cree que así conseguirá aumentar las corrientes de turistas extranjeros hacia los Estados Unidos, y según dice una publicación oficial de su Embajada en la Argentina, espera obtener con ello una sensible disminución del déficit en su balanza de ingresos y egresos de dólares." Es interesante este antecedente. Nuestra Dirección Nacional de Turismo, ¿no podría hacer algo parecido?

—Quizá. Vamos a estudiar este problema. Pero se necesita gente muy hábil, práctica y competente para que tales oficinas en el extranjero puedan resultar útiles y productivas y no meramente bases de burocracia inoperante. Veremos esto. Pienso que otra alternativa podría ser la contratación de agencias especializadas en el extranjero, aunque, claro, no se me escapa que sería muy difícil conseguir que dedicasen toda su actividad exclusivamente a la promoción de los intereses argentinos.

EL TURISMO Y EL A.C.A.

Estamos por llegar al punto final; pero recordamos a tiempo que representamos un instrumento publicitario, un servicio social del Automóvil Club Argentino. Y deslizamos la invitación:



Donde la naturaleza, hermosa hasta lo increíble, espera que el hombre venga a conocerla, pero los argentinos deben hacerlo posible: Iguazú.

—¿No ha pensado, ingeniero, que el Automóvil Club Argentino podría ser un eficiente y excelente colaborador en la obra de promover y organizar el turismo?

La respuesta es inmediata, franca y categórica:

—Estoy absolutamente convencido de ello y su colaboración está dentro de nuestros cálculos y previsiones. Creo que, en la actualidad, el Automóvil Club Argentino es la más poderosa, capaz y desinteresada organización turística existente en el país, por razones obvias, inclusive gracias a las muchísimas estaciones de servicio de que dispone en toda la República. Dicho sea de paso, pero con mucho placer: todas las veces que, como automovilista, he debido acudir a los servicios técnicos o generales de las Estaciones del A.C.A. en el interior, me ha sido dado comprobar su excelencia, la buena atención de su personal y la higiene y limpieza de sus instalaciones y dependencias. En particular, quiero destacar las atenciones, tan oportunas como apreciadas, que me brindaron, simplemente como a un socio, en San Antonio de La Paz, en Catamarca, después de una larga y penosa travesía por los salitrales de Santiago del Estero, y en Jujuy, bello ejemplo de una buena Estación de Servicios en las provincias, inclusive por su arquitectura. Desde otro punto de vista, me complace destacar que el representante del A.C.A. en el Directorio de la Dirección Nacional de Turismo que acaba de terminar sus funciones, el señor Enrique González Vidal, ha cumplido una útil tarea en el desempeño de su cargo. Sí —termina—, creo que esa gran Institución está en condiciones de realizar una gran obra. Por ejemplo, si construyera moteles en las tierras que posee en tantos puntos del país, y mejor aún, si los hiciera en cadena. Estamos dispuestos a prestarle el máximo apoyo posible. Puede usted decirlo expresamente.

Es claro que lo decimos aquí. Es una gran posibilidad constructiva. Por lo demás, esa estimulante sugestión final era también un punto final para la entrevista. Un cordialísimo punto final.

TRAMITES PARA TRANSFERENCIAS DE AUTOMOTORES PATENTADOS EN LA CAPITAL

A causa de inconvenientes que se presentan a diario para las personas adquirentes de vehículos automotores matriculados en la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por ausencia física del vendedor titular de los mismos, para comparecer ante la delegación de la Policía Federal para llevar a cabo el peritaje del vehículo, las autoridades competentes dieron a conocer las instrucciones que a continuación se detallan:

POR AUSENCIA EN EL EXTERIOR

Debe requerirse del mismo un certificado-poder a la persona que deba representarlo en el acto del trámite policial por haber vendido la unidad. Este certificado deberá ser extendido por ante el cónsul argentino del lugar de residencia del titular de la patente.

IMPEDIMENTO DE TRASLADO POR ENFERMEDAD

Deberá el titular otorgar carta-poder a la persona que deba representarlo en el acto del trámite policial por haber vendido la unidad con la certificación médica que acredite la imposibilidad de su traslado y todo ello autenticado por escribano público o autoridad competente del lugar.

IMPOSIBILIDAD DE LOCALIZAR AL TITULAR

El nuevo propietario deberá gestionar ante la justicia una información sumaria que lo declare propietario de la unidad de acuerdo con el derecho de posesión que le fija el Código Civil.

EUROPA

Por
MARCEL
REICHEL
Para AUTOCLUB

tuvo la victoria en cuanto a distancia recorrida, sucediéndose en el volante de una máquina Ferrari de 3.967 cc.; recorrieron 4.451,255 Km., con un promedio general de 185,469 Km. por hora. Pero conviene destacar que hasta promediar la carrera, los hermanos Rodríguez, que piloteaban una Ferrari, de sólo 2.420 cc., libraron una dura y a menudo exitosa batalla a Phil Hill y Gendebien, y cuando alrededor de las 4 de la madrugada, después de 12 horas de carrera, tuvieron que abandonar por falla de un rulemán, los dos jóvenes mexicanos habían marcado un promedio general de 192 Km. por hora, y simultáneamente ocupaban el primer lugar en el "índice de performance".



La largada de las 24 horas de la gran prueba de Le Mans.

Se puede apreciar la intensidad de la lucha entre las dos máquinas Ferrari, señalando que Hill batió el récord de la vuelta a 204,212 Km. por hora. El forzoso abandono de los Rodríguez dejó la victoria en manos de la pareja Hill - Gendebien, que después procedieron muy prudentemente absteniéndose de afrontar riesgos innecesarios, como se ve a través de la cifra de la velocidad media que marcaron, que fue de 185 Km. por hora.

El segundo puesto en la clasificación de distancia fue conquistado por dos aficionados, los señores Noblet y Guichet, con un coche Ferrari, "Gran Turismo", de 2.953 cc., con un recorrido total de 4.384,135 Km., y un promedio general de velocidad de 182,673 Km. por hora.

En la conquista del "índice de performance" la lucha fue muy ajustada entre la Ferrari de los hermanos Rodríguez hasta el abandono de estos, y el Panhard de 702 cc. que condujo la pareja Guilhaudin y Bertaut, y después, hasta el fin de la competencia, entre esta máquina Panhard y la Bonnet-Renault de 706 cc. conducida por Armagnac y Laureau. Finalmente, la Panhard ganó la prueba con un índice de 1,265; la Bonnet Renault alcanzó 1,251, y fue seguida por un coche Lotus-Elite (de 1.216 cc.), con un índice de 1,204.

Cabe agregar que el automóvil Panhard alcanzó a recorrer 3.427 Km., con una velocidad media de 142,793 Km. por hora, lo que es notable para una máquina de 702 cc.

La misma máquina Lotus-Elite, que condujeron Hobbs y Gardner, que como hemos visto, terminó 3ª en el índice de performances, llegó 8ª en la distancia y, en cambio, ocupó el primer lugar en la clasificación de "rendimiento energético", marcando una velocidad media de 160,295 Km. por hora con un consumo de 14,4 litros por 100 Km. Verdaderamente una performance de gran valor.

El Gran Premio de Reims

El Gran Premio de Reims, corrido el 1º de julio, comportaba una prueba de la fórmula "Juniors": coches monoplaza de 1.000 a 1.100 cc., que corrieron en dos series y una final; además, se corrió también un Gran Premio de Fórmula 1 (1.500 cc.), sobre 50 vueltas, o sea, sobre un total de 415,870 Km. En definitiva, como se ve, se corrieron cuatro carreras en ese Gran Premio y esto satisfizo mucho al abundante público.

Las pruebas de los "Juniors" se disputaron sobre 10 vueltas (83,170 Km.). La primera serie fue ganada por Gardner, a una velocidad media de 184,186, siendo 2º Brabham; la segunda serie dio la victoria a A. Rees, con coche Lotus, quien marcó 184,142 Km. por hora de promedio; la final fue conquistada por Mitchel Spence, con Lotus también, a una velocidad promedio de 184,130 Km. por hora.

En cuanto al Gran Premio de Fórmula 1, en el que tomaron parte 20 vehículos, de los que solamente 12 terminaron la carrera, hasta el promediar de la misma encabezaba el lote John Surtees con coche Lola, seguido muy de cerca por Bruce Mc Laren con máquina Cooper, y Graham Hill con B.R.M. Pero en la 26ª vuelta Surtees tuvo que abandonar por defectos del encendido y desde ese momento hasta el final de la prueba, la lucha fue extremadamente apretada entre Mc Claren, Jack Brabham y Graham Hill, a los que vino a agregarse Inés Ireland, quien piloteaba un coche Lotus. La clasificación final fue la siguiente: 1º) Mc Claren, con Cooper, en 2hs. 0' 30" 2/10; 2º)Graham Hill, con B.R.M., a 8 segundos de distancia del primero; 3º) Inés Ireland, con Lotus, a 3 minutos 36".

El Gran Premio de Francia

El Gran Premio del Automóvil Club de Francia competencia cuya creación data de 1906, se disputó este año sobre el muy hermoso circuito de Rouen-les-Essarts, que se desenvuelve en pleno bosque y cuyo trazado comporta colinas y virajes y muy cortas líneas rectas, por lo que exige verdadero virtuosismo a los pilotos y es, según la expresión generalizada entre los volantes, mucho menos "veloz" que el circuito de Reims.

Diecisiete coches monoplaza iniciaron la carrera; Graham Hill con B.R.M. a la cabeza del grupo, seguido por Surtees con máquina Lola,



La máquina Panhard CD, que lleva el Nº 53 y ganó el "índice de perfomance", en un viraje de la pista de Le Mans.

Jim Clark con Lotus, Mc Claren con Cooper, Jack Brabham con Lotus, y en el 6º lugar Dan Gurney con Porshe. La prueba comprendía un trayecto de 54 vueltas, o sea, 352,268 Km. La constitución del pelotón de cabeza reveló, a poco de iniciarse la competencia, la posibilidad de velocidad de los vehículos de carrera empleados.

En la 10ª vuelta se engancharon Mc Claren y Brabham, provocando la eliminación de este último; el Cooper de Mc Claren, muy demorado por el accidente, perdió toda posibilidad de distinguirse en el final.

En la 12ª vuelta, Surtees tuvo que abandonar por una panne en el motor. Quedó Graham Hill a la cabeza, seguido de cerca por Clark; en cuanto a Gurney, fue visible que estaba observando una cadencia de marcha que se había prefijado y respetaba cautelosamente.

Poco después, Graham Hill se enganchó con Jack Lewis, lo que le retrasó sensiblemente. Tomó el comando del lote Clark, quien lo conservó entre las vueltas 30 y 33; en este momento Clark tocó el borde de la pista, con grave daño para su coche, y tuvo que abandonar, quedando de nuevo a la cabeza Graham Hill, quien conservó su posición de líder durante 9 horas. Al llegar a esta etapa de la prueba, le falló la caja de velocidad y se detuvo.

De este modo, Dan Gurney, con su Porshe, quedó cómodamente a la cabeza de los corredores, y triunfó en definitiva a una velocidad media récord de 163,982 Km. por hora, ya que el antiguo récord era el señalado por Fangio en 1957, con Masserati, de 160,960 Km. Cabe agregar que Graham Hill con su B.R.M. había batido el récord de la vuelta a una media de 172,032 Km. por hora.

Los Trofeos de Auvernia

El 15 de julio, sobre el difícil y muy pintoresco circuito de Charade, cerca de Clermont-Ferrand, se corrió la prueba de los "Trofeos de Auvernia". El programa tenía dos carreras para coches "Juniors" monoplaza, sobre un recorido de 80,550 Km., con clasificación general mediante la adición de los tiempos de ambas, y una carrera de coches "Gran Turismo", sobre 300 Km.

La carrera de los Juniors fue ganada por Tony Maggs, con máquina Cooper, después de una ajustada lucha con el volante francés Jo Schlesser, con máquina Braham-Ford, que fue el ganador de la segunda serie, a un promedio de 127,212 Km. por hora.

En cuanto al "Trofeo" de los coches gran turismo, fue conquistado por el conductor Abate, con máquina Ferrari de 2.953 cc., quien marcó un promedio de 118,168 Km. por hora.

El Salón de París 1962

Este Salón se realiza este año en los locales del Parque de Exposiciones de la Puerta de Versalles, que ofrecen una superficie cubierta de más de 100.000 m².; como se ve, por razones diversas hubo que abandonar el Grand Palais de los Champs-Elysées, que era el cuadro tradicional para el Salón desde 1901. Los expositores saldrán beneficiados, en cierto modo, porque dispondrán de superficies mucho más amplias y, además, los visitantes de la exposición podrán disfrutar de amplios espacios para el estacionamiento de sus vehículos. Por otra parte, a la Porte de Versailles llega el Metro y una gran cantidad de autobuses. Finalmente, cabe señalar que dada la gran superficie de que se dispone, todos los elementos que se expondrán en el Salón estarán en la planta baja.

El Salón de París, que es la más antigua de las exposiciones internacionales de automóviles, marca anualmente el punto de partida de una campaña de renovadas actividades en torno a la industria del automóvil. Los fabricantes de todos los países vienen aquí a exhibir, como una primicia, los modelos que figurarán en sus nuevos catálogos, y como la competencia internacional se hace cada día más intensa, especialmente en el viejo continente, a causa de la presión que ejerce el Mercado Común Europeo, en este Salón 1962 se verán muchos modelos nuevos.

Citemos, por ejemplo, el nuevo Ford de la fábrica alemana de Colonia, que se pensó en llamar "Car-



Partida de una de las series le la carrera de Juniors, en Reims, el 1º de Julio de 1962.



El corredor Abate, sobre máquina Ferrari Gran Turismo, toma un viraje en la carrera de los Trofeos de Auvernia, que ganó en excelente forma.

dinal" y que, según parece, será denominado simplemente "12 M". Se habla también de un nuevo coche Opel-Kadett, de 903 cc. de cilindrada. Las fábricas Opel están, como se sabe, bajo el contralor de la General Motors. Por estas vías los fabricantes americanos se preocupan de intervenir vigorosamente en los mercados europeos.

En cuanto a los fabricantes franceses, ya desde el año último renovaron en gran parte sus catálogos: después del "AMI 6" de Citroen, aparecieron el "R4" de Renault y el "SIMCA 1.000" de las Usinas de Poisey, y a comienzos de este año el "Florida S" y el "Caravelle", ambos también de Renault, que muy poco después presentó el "R 8", a comienzos del verano europeo. En suma, después de cierto descenso de la producción francesa a fines de 1960 y a comienzos de 1961, las fábricas de este país están señalando un nuevo progreso en 1962, lo que es fácil de percibir a través de las siguientes cifras: 665.736 vehículos en el primer semestre de este año, contra 555.136 para el mismo período del año anterior, es decir, un aumento de alrededor del 12 %. En conjunto, a través de las estadísticas de la producción automotriz y de la exportación e importación de coches en Francia, parece lógico concluir que la industria francesa ha conseguido estabilizar su situación en condiciones favorables, enfocando una producción de cifras muy estimulantes.



Progreso de la industria holandesa

El Mercado Común Europeo está funcionando prácticamente desde 1959. También en ese mismo año tuvo comienzo la producción del automóvil holandés "D.A.F. 600", que por primera vez fue presentado en el Salón del Automóvil Amsterdam, en 1958.

En el mercado doméstico holandés, libremente abierto a las importaciones, el D.A.F. 600 ya representa el 7,6 % de las ventas totales en el país, ocupando así el tercer lugar en las estadísticas. En Bélgica, las ventas representan 6 % del mercado; en Alemania, alcanzan a 400 vehículos por mes; en fin, tenemos noticias ciertas de que el nuevo coche está obteniendo perceptible éxito en Africa (Túnez, Marruecos, Ghana, Nigeria), y en América del Sur, especialmente en Chile, Venezuela, y se dice también que en la Argentina.

El motor, situado adelante, es de dos cilindros horizontales, opuestos en "Flat Twin" a refrigeración por aire, y últimamente han aumentado la cilindrada de 600 a 750 con los nuevos modelos.

Los británicos se preparan para el Mercado Común

La industria británica del automóvil sigue con mucha atención las conversaciones, en curso desde hace varios meses, para estudiar la posibilidad de que la Gran Bretaña se adhiera al Mercado Común Europeo. Parece que los productores ingleses tienen la esperanza de que se llegue finalmente a ese resultado, porque esperan del mismo un interesante desarrollo de sus ventas en el continente, y eventualmente ya se están preparando activamente para afrontar esa posibilidad.

Así, en abril último, la Ford británica, cuyas fábricas están en Tagenham, invitó a los periodistas especializados de diversos países europeos —Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Italia, entre otros—, a ver y probar su nuevo modelo "Zodiac Mark 3", sobre el circuito Rouen-les Essarts.

Se trata de un coche lujoso, equipado con un motor de 6 cilindros en línea y una cilindrada total de 2.553 cc., de 114 cv a 4.800 rpm. y capaz de alcanzar una velocidad máxima de 160 Km. por hora. La carrocería ofrece seis asientos, un amplio baúl de equipajes de 0,62 m³, y los herrajes y accesorios son de primera clase. Posee aire acondicionado, con aireación y calefacción, y detalles que responden a todas las exigencias.

La producción alemana

En 1961 la industria alemana ha producido 1.751.888 coches de turismo y derivados, contra 1.674.288 en 1960; de este modo, conserva el primer lugar en Europa en cuanto al número de vehículos construidos.

A este respecto, es interesante señalar que la producción alemana se reparte entre 14 marcas —de las que sólo han quedado en este momento 11, debido a la desaparición, hace pocos meses, de la Borgward y del Lloyd.

La industria alemana del automóvil se presenta, como se ve, netamente menos concentrada que la francesa, que sólo cuenta con 5 marcas de gran serie: Citroen, Panhard, Peugeot, Renault y Simca.

El Volkswagen ocupa el primer lugar en la producción alemana, con 840.000 unidades anuales; le siguen el Opel, de la General Motors, con 290.000 coches; la Ford-Cologne, con 201.700; la Daimler-Benz (Mercedes), con cerca de 138.000, etc.

De izquierda a derecha, Olivier Gendebien y Phill Hill, vencedores en la clasificación de distancia recorrida con máquina Ferrari de cuatro litros, en la prueba de Le Mans; Guilhaudin y Bertaut, primeros en la clasificación de índice de perfomance, con coche Panhard CD de 702 en la nombrada prueba.





COMO ES EL MENDOCINO DE HOY

Temblores, historia, viñas, petróleo y un coctel de razas formaron su personalidad.

Por JUAN DRAGHI LUCERO
Para AUTOCLUB

Hablar del mendocino ubicado en tiempo actual y, a la par, con conocimiento de la historia provincial, resulta muy dificultoso. Es mucho más fácil y simple referirse a tema similar con respecto a San Juan y a San Luis, por tener ambas provincias una trayectoria sin solución de continuidad desde la fundación hasta la fecha. Mendoza, caso original en la historia argentina, fue totalmente descalabrada en la noche del 20 de marzo de 1861. Perecieron unos 10.000 habitantes, de un total de 25.000 que se calcula que para entonces albergaba la provincia. No quedó casa en pie en decenas de kilómetros a la redonda. Como lo sostiene el filósofo mendocino Agustín Alvarez, pereció lo más culto y representativo de este pueblo. Las iglesias estaban atestadas de fieles por celebrarse la festividad religiosa habitual para esa fecha. Se calcula que en la Matriz solamente perecieron 3.000 creyentes. El sabio francés Bravard, murió aplastado por los escombros del lujoso Club del Progreso con gran parte de la juventud liberal mendocina. Se salvó casi totalmente el elemento pobre, inculto, por vivir en ranchos de quincha, construcciones elementales y, por antonomasia, antisísmicas...

Para 1861 la ciudad de Mendoza era de las más progresistas del interior de la República. Lo consignan tratadistas de gran responsabilidad; mas, fue tan horroroso el sismo como sus consecuencias inmediatas, a saber: el incendio, el pillaje, la epidemia del tétano y la falta de toda ayuda oportuna. La martirizada Mendoza se encontró sola en noche espantosa. Fue tal el horror soportado que muchísimos sobrevivientes emigraron del suelo natal. Muchos se radicaron en la ciudad de Santa Fe. De paso, conviene recordar que hoy no podría acontecer una catástrofe semejante porque a las antiguas construcciones de adobes, carcomidas en su base por el salitre, ostenta la Mendoza de hoy sólidas estructuras metálicas hormigonadas, antisísmicas...

Nacimiento y evolución de Mendoza

Presenta la vida de la capital de Mendoza el curioso caso de nacer a la vida occidental el 2 de marzo de 1561 y caer herida el 20 del mismo mes, tres siglos después. Trescientos años contó de vida tradicional, más o menos apacible... En 1963 se cumplirá un siglo de la iniciación de la nueva Mendoza, edificada en lugar alto, sano, de primera agua; con 5 plazas simétricamente distribuidas y circundada y cruzada por amplias avenidas arboladas. La cruenta experiencia la apartó de las antiguas calles angostas y carencia de plazas. La Mendoza resucitada se asentó alrededor de un parque de 4 manzanas y con grandes espacios abiertos. Aire y fronda en abundancia. El cuadrilátero encerrado por las avenidas San Martín, Belgrano, Colón y Las Heras, limita la ciudad mejor planeada de la Argentina de mediados del siglo XIX. El ingeniero francés Ballofet, la concibió como expresión novísima y adaptada a tierra sísmica.

El lapso 1863-1900 presenta, en su faz activa, muchos puntos de contacto con la historia tormentosa de San Francisco de California. Febriles aluviones inmigratorios se volcaron al ámbito vacante y lo llenaron con los rumores del trabajo, con la especulación desatada, con el atropello por la posesión de bienes materiales; con los afanes de la reconstrucción sobre bases racionales. Se superpuso de pronto al resto colonial sobreviviente un estamento social advenedizo, sin genealogía conocida, tan laborioso como desaprensivo. Los antiguos, aún atónitos, bociosos en gran parte y de psiquis descalabrada, fueron pordelanteados, sobrepasados y absorbidos por los aluviones migratorios.

La creadora fiebre del oro

Aurea fiebre empujaba a los nuevos a empresas donde el pionero vivía y soñaba. Quien lee los periódicos mendocinos de esa época se queda maravillado de la magnitud de los proyectos que caldeaban los sesos de esos hombres emprendedores. Se hablaba de ferrocarriles que, partiendo de Buenos Aires, llegarían a Nueva York, pasando por Mendoza, naturalmente; de la canalización de los ríos cordilleranos que transportarían al Litoral pasajeros y bordelesas; de fabuloso porvenir... Todo esto impulsó la venta de tierras; la instalación de nuevos núcleos de pobladores; la fundación de pueblos y villas. Afortunadamente, y llevados por empuje inatajable, estos febriles pioneros terminaron por borrar a la antigua Meudoza y levantar una nueva, pujante, atrevida, trascendente. San Rafael es una prueba de ello. Allí también fueron franceses los que se adelantaron... Las fortunas en tierras



fueron minimizadas en decenas de miles de apellidos de italianos y de españoles de nuevo cuño.

Alguien ha dicho que los terremotos arreglan definitivamente (y con alguna brusquedad repentista) situaciones de suyo inarreglables. Citan las experiencias de Mendoza y de San Juan. Sobre esto nos llamamos a piadoso silencio en homenaje a los caídos; pero, agregamos que nuestras humildísimas investigaciones en el corto lapso de 4 siglos de historia regional, nos permiten sospechar que los grandes sismos vienen cada 80 años, más o menos. Respiremos tranquilos: de 1944, fecha del terremoto de San Juan, a 2024 hay tiempo para probar marcas de automóviles...

Para dar una incompleta idea de la actual composición étnica mendocina, conviene recordar que el primer núcleo inmigratorio fue el francés. Más de 400 había en Mendoza para 1861. Provenían de la emigración de republicanos que salieron de Francia con motivo del golpe de Estado de Luis Bonaparte, en 1851. Originariamente se habían establecido en Chile. El inquieto Sarmiento conquistó muchos para Mendoza, entre ellos el sabio arboricultor Miguel Amado Pouget, que vino en 1853. Introdujo las utilísimas variedades de la vid francesa, frutales de provecho, la abeja italiana "apis mellifica", etcétera. Pouget es, posiblemente, el hombre que más benefició a Mendoza. Fue el director de la Primera Quinta Normal de Agricultura que irradió la ciencia agrícola en la región. Con él se inician la bodega y el viñedo científicos. Mendoza le debe un monumento. Le siguen en la conquista del buen vino, Raymond, Corní, Pedro Cazenave...

Nace una nueva aristocracia

Posteriormente, y con motivo del próximo arribo del Ferrocarril Andino, que llegó a Villa Mercedes en 1875, se vuelcan a Mendoza enormes masas de inmigrantes italianos y españoles. En 1885 el presidente Roca inaugura la Gran Exposición Interprovincial de Mendoza y desde ese momento, a pesar del azote del cólera y de la peste, se robustece la empresa de la producción masiva del vino. Desaparecen las antiguas viñas criollas, "de cabeza", y se implanta el moderno viñedo del tipo francés, de viña baja, en hileras rectas y sostenidas por alambres. El arado de palo es reemplazado por el de vertedera de acero. Obreros del ferrocarril han economizado centavo sobre centavo y compran la cuadra de terreno en Maipú, Luján, etcétera, a 100 pesos. Plantan viña francesa para el vino tinto de cuerpo, levantan su bodeguita y se lanzan a la gran aventura. En poco tiempo se transforman en millonarios. Se crea una nueva aristocracia, audaz, emprendedora, pionera y con ponderable gravitación en la política local. Fue tan grande el triunfo de esta capa social y a tan alto nivel se vio elevada, que aparecieron, por arte de magia, títulos nobiliarios en Mendoza procedentes de las coronas de Italia y de España... Este efímero resplandor va a ir decreciendo paulatinamente. Los hijos y los sobrinos de los nuevos ricos dieron por tierra a tan grandes capitales. Apenas se salvaron algunos. Las más célebres bodegas mendocinas de la Edad de Oro son hoy recuerdos gloriosos, reducidas a marcas de prestigio y tradición. Los Tomba, Giol, Tirasso y otros son hitos de la época de los pioneros. No volverán nuevas firmas con esas características. Ya en el primer cuarto de siglo actual aparecen, como réplica a la audacia desaprensiva, las oficinas nacionales y provinciales de bromatología, que inician medidas de represión en defensa de la salud, antes librada al arbitrio de febriles industriales.

Ya por 1910 van haciéndose presentes los siriolibaneses, que irán en aumento hasta casi mediados de este siglo. Los últimos inmigrantes restablecen, con ser novísimos, el eslabón más antiguo del poblamiento de Cuyo: son los bolivianos que vienen del extremo norte de Collasuyu a su extremo sur, y con esto caemos de nuevo al legendario Incario, o sea al Tahuantisuyu. Los que creen que la historia no se repite, tienen aquí un problema interesante.

Mendoza, oasis del mundo

Bien, apresurado automovilista, cuando cruce el Desaguadero, límite oriental de Mendoza, y se le ocurra preguntar cómo es el mendocino de hoy, haga un coctel de estos brochazos históricos, temblores, viñas, petróleo y varios etcéteras, más el agregado de criollos de antiguo y nuevo cuño, italianos, españoles, siriolibaneses y algunas gotas de bolivianos, y después de agitarlos enérgicamente vea qué resulta. Esto si quiere atenerse a una especie de análisis seudocientífico... Quizá resulte más certero el procedimiento de ir conociendo personalmente a muchos mendocinos y, como quien no quiere la cosa, calándolos como a las sandías mientras les habla de su sol radiante y vino embriagador. El resultado será siempre discutible, porque, como dice el viejo criollazo don Cupertino de los Santos Arenas, en Mendoza, como en todas partes, hay de todo diablo.

Otrosí: La última novedad que sobre la singular Mendoza encontramos nos la da la conocida revista **"Esquire"**, de enero de este año. Con aportes de datos científicos y aún con un mapa mundi orientador, se previenen los peligros que para la pobre humanidad representan las explosiones atómicas en el hemisferio norte. Mas, como arcas de salvación, aparecen 9 puntos del globo que se verán libres de las letales radiaciones nucleares. Pues bien, entre esos 9 refugios de la Humanidad en este dislocado mundo, sobresale Mendoza, único lugar de la República Argentina que se vería libre del azote de las radiaciones. ¡A hacerse mendocino tocan!

LA FILIAL MERCEDES DEL A.C.A.

Quiosco instalado en el parque del Regimiento 6 de Infantería, por la Filial Mercedes del A. C. A. y atendido por la comisión local en oportunidad de la Feria de la Solidaridad que organizó el Rotary Club de Mercedes en beneficio de 6 instituciones de bien público



Divagaciones alrededor de un TAMAL..

De cómo ese típico plato indoamericano sirve para definir los verdaderos límites de Latinoamérica

Por SIXTO PONDAL RIOS

Para AUTOCLUB

QUE es un tamal? —preguntará el lector porteño.

Esa sola pregunta justifica la presente nota.

Yo comenzaría a responder ampliando el clásico versito:

Cada comarca en la tierra
tiene un rasgo prominente
. . . .
y Tucumán los tamales.

El tamal es un típico plato indoamericano que consta de tres elementos principales: el relleno, la masa y la envoltura. El relleno se hace con carne de "charqui", huevo duro, pasas de uva y aceitunas, todo lo cual se rodea de una masa compuesta de maíz pisado en mortero, mezclada con una especie de zapallo muy sabroso llamado "anco". Cada porción se envuelve luego en "chala", o sean hojas secas de maíz, y se ata con fibras de la misma hoja. Después se los hace hervir y se los sirve calientes.

—¡Ah ya sé —dirá el lector "sureño". —¡Igual que la humita!...

Sí; igual que la humita, nada más que todo lo contrario, porque la humita es dulce y el tamal es... Bueno; para definir el sabor del tamal tendré que hacer un poco de historia.

Cosas del Buenos Aires de 1930

Era en la década del 30. Yo comía casi todas las noches con un tío mío, el doctor Héctor P. Ríos, hombre muy culto y refinado, que de todo hacía un arte y que solía justificar sus exigencias gastronómicas con estas palabras:

—Ya que comer es obligatorio, hagámoslo en la mejor forma posible...

Y en verdad que tomaba todas las precauciones para darse el gusto. Generalmente, al promediar la tarde hablaba por teléfono con don Primo Conte, uno de los últimos grandes "restauranteurs" que tuvo Buenos Aires, y después de una prolongada conversación convenían el menú de la noche, incluyendo los vinos correspondientes.

Pues bien, a un hombre de semejante paladar se le hacía agua la boca cada vez que a su estudio llegaba un lacónico y esperado telegrama que decía: "Hoy salen tamales". Y era su secretario en persona quien al día siguiente esperaba en la estación Retiro la llegada del rápido de Tucumán, en cuyo coche comedor, dentro de la heladera, venía el oloroso paquetito.

Horas después, en el restaurante Conte de Defensa y Victoria (hoy Hipólito Yrigoyen) el doctor Ríos y unos poquísimos iniciados —entre los cuales tenía el privilegio de contarme, a pesar de ser un muchacho— paladeábamos lentamente y en silencio, casi como en un rito, ese extraño y sabrosísimo alimento inventado por los indios, que nuestro anfitrión regaba con vino cosechado por los franceses.

Los tamales y los "sureños"

Por supuesto, lo que más podía disgustar a mi tío era que "una noche de tamales" se viese obligado a invitar a alguien incapaz de apreciarlos. Y tenía razón: empezando por Carlitos Olivari, que los encontró "lo mismo que la polenta", todos los "sureños" que los probaron dijeron tales herejías que los tucumanos presentes temblábamos de indignación.

La excepción fue el ingeniero Macías.

Como muy bien recordarán los lectores viejos que hayan tenido la paciencia de seguirme hasta aquí, el ingeniero Alberto Macías fue uno de los pioneros de nuestra aviación, viajero infatigable y concienzudo gustador de todos los placeres de la buena vida, incluyendo los de la mesa. Era amigo íntimo de mi tío, que lo consideraba una verdadera autoridad gastronómica y que sentía un profundo afecto por él. Tanto lo quería que "una noche de tamales", al regresar Macías de uno de sus frecuentes viajes a Europa, mi tío lo invitó al Conte y le hizo servir algunos de esos tesoros culinarios que él apreciaba tanto.

La opinión de un entendido

Recuerdo patente la escena. Macías abrió el tamal, aspiró su cálido perfume y probó un bocado.

—¿Qué es esto? —preguntó con extrañeza.

Siguió comiendo lentamente, paladeando. Empezó a hacer gestos afirmativos.

—Nunca he comido nada que se le parezca. Es algo rarísimo...

Cuando terminó el segundo tamal, levantó la cabeza y afirmó con gesto rotundo de autoridad inapelable:

—Es uno de los platos más sabrosos que he comido en mi vida... Es suave y a la vez picante, gustoso y aromático, fuerte y delicado al mis-

mo tiempo. ¡Sencillamente exquisitos!... Tienen razón los tucumanos en estar orgullosos de sus tamales.

Que disculpen los tucumanos...

Y es verdad. Si en la Argentina se hicieran mapas gastronómicos, como en Francia, en Tucumán habría que pintar un tamal. Empanadas hay en varias provincias; tamales, sólo en el Jardín de la República. Es una exclusividad absoluta que llena de orgullo a mis comprovincianos. Lo consideran algo así como un brote gastronómico milagroso, surgido al pie del Aconquija por arte de encantamiento.

—¡Pensar que este es el único lugar del mundo donde se puede comer esta maravilla! —exclamó una vez mi amigo Perico Madrid haciendo honores a unos tamales que habían salido de chuparse los dedos.

Como buen tucumano que soy, yo participé de esa jactanciosa creencia hasta que, en 1945, llegué a México por primera vez. Recuerdo que entré a un restaurante y eché un vistazo al menú:

"Caldo de Xotchild. Carnita con enchilada. Elotes. Tamales...".

Dí un salto en el asiento.

—¿Tamales?

—Sí, señor. Y están muy buenos.

—Tráigame uno.

Quedé pensando que debía tratarse de una simple coincidencia idiomática, pero mi asombro no tuvo límites cuando el "mesero" puso delante mío un tamal que era, básicamente, igual a los tucumanos.

¡Tamales en México! ¿Habrán tenido la misma inspiración culinaria los indios en lugares tan distantes? ¿O la sabrosísima fórmula habrá sido traída o llevada por los españoles, en sus andanzas? No sé. Sólo sé que poco después, en Hollywood, mi ingenuo orgullo provinciano sufrió el golpe definitivo. En una esquina del Figueroa Boulevard, sobre un quiosco callejero, había un cartel que decía:

"Tamals. Twenty five cents".

Me hice sacar una foto debajo del cartel y se la mandé a mi amigo Perico, a Tucumán.

Desde entonces no me escribe.

Geografía gastronómica de Latinoamérica

—¿A qué viene este cuento, si AUTO CLUB no es una revista culinaria? —preguntará algún lector porteño, harto ya de que le hablen de un plato que ni siquiera conoce de nombre.

Viene a que el hecho confirma mi teoría de que Latinoamérica comienza realmente al norte de Córdoba, donde empieza la tierrita suelta que ensucia los zapatos por arriba, en vez del "humus" de la pampa, que ensucia los zapatos por debajo. Y donde empieza la gente color tierra, y el pelo azul de tan negro, y los ojos tan negros como el pelo. Y muchas otras cosas más, de las que en el litoral no se tienen noticias.

Por eso, porque Indoamérica se extiende desde Córdoba hacia el Norte, en Tucumán y en México se comen tamales, y se dice "chango", y los "canillitas" podrían vocear indistitnamente "La Gaceta" o "Novedades". Al verlos y oírlos, no se diría que ambos puntos están separados por tantos miles de kilómetros.

No es que quiera sacar una conclusión contraria a la unidad del país. Simplemente, señalo en forma objetiva un hecho concreto: en muchos aspectos, Tucumán se parece más a México que a Buenos Aires.

Tal vez sea porque Buenos Aires se parece tanto a Europa.

CONSEJOS PARA AUTOMOVILISTAS

La experiencia demuestra que si se inflan las cámaras a una presión de 3 a 5 libras superior a la que indican los folletos que los vendedores distribuyen con los coches recién comprados, las cubiertas gozan de un mayor lapso de existencia. Conviene cambiar de ubicación las cubiertas en uso por lo menos cada 8.000 Km.; esto aumenta su existencia, porque el desgaste se distribuye más regularmente en la superficie del neumático.

GUIA TURISTICA DE BUENOS AIRES



El Rosedal

Por RODOLFO M. TABOADA
Para AUTOCLUB

Ilustró VILLAFAÑE

AL promediar el mes de septiembre, los porteños nos ponemos románticos y visitamos El Rosedal. Porque El Rosedal es la expansión bucólica que tenemos a mano los porteños para desfogar ese romanticismo puntual que nos invade, al filo de cada primavera.

Al promediar el mes de septiembre, los porteños nos ponemos cursis, y acudimos al Rosedal. Porque El Rosedal es un delicado alarde de cursilería, dignificado por un axiomático prestigio romántico.

Los peregrinos primaverales entramos en El Rosedal como si lo hiciéramos en un salón versallesco. Caminamos por sus senderos, dominados por el temor permanente de rayarle el parquet. Y de tanto en tanto, miramos de soslayo y nos asombramos de no ver nuestra imagen reflejada en un espejo con marquetería Luis XV.

El Rosedal es el único parque público de Buenos Aires donde difícilmente se ven puchos en el suelo. Y es que en El Rosedal, los hombres no arrojamos puchos al suelo. ¡No vaya a ser que quememos la alfombra!

* * *

Teóricamente, El Rosedal es una amable sonrisa de la naturaleza. Pero, en la práctica, no hay nada menos natural que la naturaleza de El Rosedal.

La del Rosedal es una naturaleza de utilería. Allí los árboles han claudicado de su agreste virilidad, y se exhiben pulíditos, redondeaditos, planchaditos, y absolutamente compenetrados de su función decorativa. Entre un árbol cualquiera y un árbol de El Rosedal existe la misma diferencia que media entre un hombre común y un introductor de embajadores.

* * *

Los árboles de El Rosedal no parecen salir de la tierra. Parecen salir de una peluquería.

En los canteros, las flores dibujan arabescos geométricos. Y cuando una leve brisa mece las corolas multicolores, se adivina que todas esas flores se mueven tan armoniosamente porque la Municipalidad las educa con un profesor de danza nacido en Vladivostok.

Y hasta las rosas, las famosas rosas de El Rosedal, carecen de esa espontaneidad que deben tener las verdaderas rosas... Casi no son rosas... Casi son empleados municipales que cumplen un horario de ocho horas para que la población admire su belleza.

* * *

Razonablemente, el cuidado y embellecimiento del Rosedal debería correr por cuenta de un equipo de jardineros. Pero nos cuesta creer que sea así. Creemos, más bien, que el maquillaje de ese exquisito parque palermitano está en manos de peinadores, dietistas y manicuras. Desde este punto de vista, nuestro Rosedal ofrece una brillante demostración de las tonterías que podría hacer el hombre si le dejaran dictar las leyes de la naturaleza. Tonterías que sólo serían comparables a las que comete cuando dicta sus propias leyes.

* * *

No podemos abandonar El Rosedal sin dirigir nuestros pasos hacia el Patio Andaluz.

El Patio Andaluz es un rincón del Rosedal que nunca está donde uno cree que está. Pero que, en cambio, está donde uno menos lo piensa.

Cada vez que vamos al Rosedal nos creamos la obligación ineludible de visitar el Patio Andaluz. Porque consideramos que hacer lo contrario sería tan absurdo como arribar a París y no acercarse a la Torre Eiffel. Nos empeñamos entonces en la búsqueda del Patio Andaluz, andando y desandando un complejo macramé de senderos arbolados. Hacia el anochecer, derrengados y deprimidos, descubrimos el escondido Patio. Y una vez que penetramos en él, resulta que no sabemos qué hacer. Es como si hubiéramos estado buscando dramáticamente un oasis y, al

llegar, no tuviéramos la más mínima sed.

En tales circunstancias, es muy recomendable poner una adecuada cara de personas cultas y exclamar con un trémolo de voz:

—¡Ah, la Granada de los generalifes!...

Tanto como para justificar el viaje.

* * *

Está, además, el lago. (Como en las películas suecas.)

Las aguas de este lago poseen una extraordinaria virtud: despiertan fervientes deseos de remar en todas aquellas personas que no han remado nunca. Es una especie de tentación suicida, a la que sucumben con particular delectación las mucamas que están en su día de salida. Y los conscriptos con licencia.

Ellos reman. Y ellas gritan. En tanto que sobre los puentecillos del lago, los de tierra firme contemplan el lance náutico, seguros de que los osados argonautas no tardarán en ir a parar al fondo del lago. Pero la verdad es que nunca naufragan. Porque ese lago, como todos los demás elementos del Rosedal, cumple su función con la solemne seriedad de los buenos funcionarios públicos. Es, como su nombre lo indica, un lago artificial. Tan artificial como todos los elementos naturales del Rosedal. Excepción hecha de los mosquitos.

UN POPULAR "TEAM" FEMENINO CORRE CON MERCEDEZ-BENZ



Estas dos bellas suecas, Ewy Rosqvist y Ursula Wirth, integran el equipo de corredores automovilísticos de la Daimler-Benz y se encuentra actualmente en nuestro país para participar en una de las grandes pruebas organizadas este año por el Automóvil Club Argentino con el auspicio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Estas jóvenes lucharán por el triunfo con coraje y pericia.

Ewy y Ursula, aparecen en la foto en el despacho de Karl Kling, el famoso ex piloto de grandes premios y actualmente jefe del Departamento Deportivo de la Daimler-Benz que las acompaña en el momento de la firma de su contrato.

Las dos corredoras muestran gran entusiasmo. Ewy posee la mayor experiencia del volante de automóviles rápidos. Participa en Rallyes desde 1955. Comenzó con un "Saab" y pasó luego a conducir un Volvo. Conduce ahora para la Mercedes Benz, habiéndola cedido la Volvo voluntariamente para este fin. Ursula hizo su primer Rallye el año pasado sobre un Volkswagen: el Rallye del Sol de Media Noche. En este se conocieron las dos suecas y la profesión común que ejercen hizo que estrechasen pronto sus relaciones.



SOBRE OTRO ASFALTO

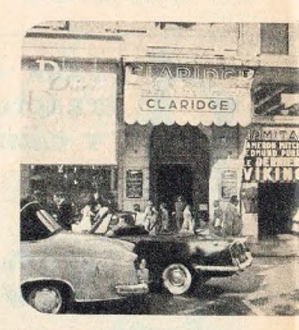
Por MARIANO PERLA

Para AUTOCLUB

Las distancias se miden prácticamente en kilómetros y en dólares. El progreso técnico de la aviación y la inflación-depresión, respectivamente, gradúan estas dos magnitudes. En consecuencia, uno va a Europa menos veces de las que sería higiénica y moralmente necesario. Pero, cuando al fin va, la primera impresión que le salta a la vista es que han seguido aumentando los automóviles y disminuyendo las aceras. En pleno verano, Paris estaba desierto, lo cual significa naturalmente, lleno de otro modo que en invierno. Nadie que se precie de mínimamente distinguido deja de cambiar el asfalto por la arena, o la roca, o en fin, cualquiera de las incomodidades habituales del turismo "en vacances". Sin embargo, la ciudad aparecía colmada de automóviles. Por supuesto, no tanto como los caminos. A propósito: las dos últimas novedades sobre éstos, nacidas de la experiencia degenerada en estadísticas, son las siguientes: el mayor peligro en la carretera no es el conductor demasiado rápido, sino el demasiado lento; el cansancio y el sueño son estimulados por las rectas: deben crearse curvas en todos los caminos, sobre todo, cuando no hagan falta en absoluto. Pero regresemos a la ciudad. Un amigo suspira: "Esto ya no es Paris: es un garage". Las grandes, las hermosas aceras de las avenidas son ahora preciosas para el estacionamiento. En las calles comunes, llamativos discos indican en cuál de ambos lados de la calle puede dejarse detenido el coche, según de qué día del mes se trate (equitativa division por quincenas).

El automovilismo, va uno rumiando, ahora de nuevo ascendido a peaton, es la fuerza centrífuga que disloca las ciudades. Hace ya muchos años, Hermann Hesse, una de las pérdidas más tristes de este año, dicho sea de paso describió un alucinante sueño de automóviles que parecían atacar a la naturaleza. Pero su víctima principal es la ciudad. Ninguna sirve ahora a una comunidad motorizada. Problema insoluble, sólo absoluble con inteligentes y provisionales paliativos. Quiero decir en lugares como Paris. O como Roma —donde no hay autos: hay Fiat—; en Buenos Aires, ya se sabe, es otra cosa. Buenos Aires es, cada vez más, la asombrosa pista de pruebas para coches con complejo de inferioridad. Ninguna obra de la imaginación puede ser más rica que el mapa de baches y "pozos". Algún ingeniero inventará en las calles porteñas el amortiguador senequiano o estoico o terminará por hacer triunfar a la elasticidad sobre la Intendencia; mientras tanto, saltemos, alma, saltemos... A ambos lados de la calzada se lee: "Prohibido estacionar". Mediante el ingenioso ardid de las anfractuosidades del asfalto se insinúa también, aunque no se diga, "Prohibido marchar". Así, pues, mientras en Europa el automóvil va haciendo imposible la ciudad, en América la ciudad va haciendo imposible al automóvil. Tan pronto como nosotros descubrimos esta evidencia, fortificada por la "iliquidez" y otras impotencias transitorias, abrimos veintidós fábricas de vehículos. Como dice Toynbee, el hombre debe replicar a los desafíos de la historia. Después se rasca.

El taxímetro —un Peugeot 404 o un Citroën último modelo— se desliza a ochenta por hora por los boulevares. Su marcha está prote-



Una parte de la calzada de la gran avenida parisién de los Champs Elisées, frente al conocido hotel Claridge, ocupada por autos estacionados indebidamente, con los conductores a bordo.



Desde las terrazas de Notre Dame, se puede captar la eterna poesía de los techos de París... y también las filas de automóviles estacionados a lo largo de las aceras de una de las grandes avenidas que embellecen el corazón de la Cité.

gida por las luces de los semáforos. Uno por esquina. Es decir, colocados sin fantasía, sin la gracia con que nosotros desgranamos municipalmente las luces verdes, rojas y amarillas: aquí sí, allá no, otras, tres cuadras más allá... Los peatones cruzan la calle cuando está cortado el tránsito de vehículos y exclusivamente por la franja marcada en el suelo. Es desesperante su falta de imaginación.

Estamos en el Boulevard Saint Germain. Esquina famosa, cafés ahora invadidos por turistas norteamericanos, "Ahí vive Sartre", etc., etc.... Mi amigo sigue disgustado: "Antes era todo esto tan dulce. Mirá qué lío de autos. ¿no te aturde el ruido?..." No comparto del todo su pesimismo, pero no quiero irritarle. Acabo de descubrir que, en la cuenta de sus nostalgias, entran más autos en la ciudad, pero también más años en su persona. San tan anchas las aceras a los veinte...

Vamos hacia el río. Cruzamos por uno de sus puentes. Una "peniche" hace farfullar su motor y pasa lentamente bajo nuestros pies. El río parece invencible e indiferente. Quizá desdeñe la arterioesclerosis —circulación endurecida por la riqueza— de la ciudad de que es milenario y silente custodio.

Irreversible

Leo —en una de las coloridas notas de Estol— que la "usina" eléctrica de Valdese, Carolina del Norte, Estados Unidos, sufrió una "reversión física", a consecuencia de la cual la maquinaria de las grandes fábricas de tejidos de la localidad comenzaron a marchar —sin pausa y sin prisa, como la erosión— en sentido inverso al que les hace útiles y para el cual fueron creadas. Y los tejidos se destejieron, y surgió en el mundo una especie de Penélope histérica que hacía las cosas al revés sin tener nada que ver con la política y sin conocer siquiera el sencillo placer de escandalizar a los rutinarios. La alteración de la planta generatriz —precioso título, con un vago aire dinástico— le había convertido en eso que, según suele declararse, no pueden ser las determinaciones, los planes del Estado, los decretos, etc.; en cosa "reversible". En nada revertida. Es reverso de sí misma (Uno solo, y no los siete que, al decir de Abel Martín, maravillosa apócrifa, posee la filosofía.) Suceso notable, si los hay, porque, en efec,-to, ¿qué es "reversible" en nuestro mundo? El río de la metáfora de Heráclito sigue pasando eternamente bajo los puentes del pensamiento, como la "peniche" bajo el puente Alejandro.

Y digo yo, con el recorte de Estol en la mano: ¿no serán también Penélopes históricas todas las criaturas obstinadas en que la historia teja al revés, para volver allá donde ya estuvo? ¿No serán irremediables ilusos los "restauradores"? Pues restaurar es re-hacer, hacer de nuevo, aunque sea sobre lo ya hecho. Lo contrario es lo que intenta el antitejedor.

Sarmiento

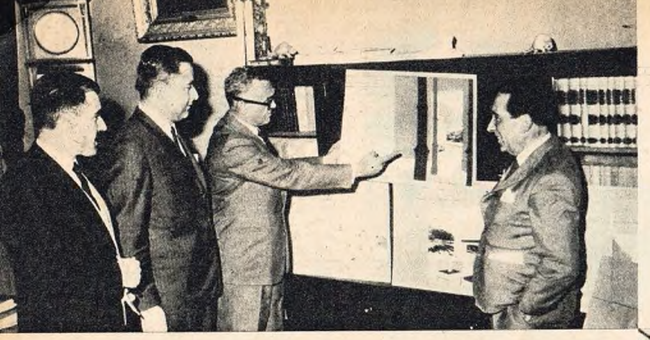
Cuatro frases de Sarmiento, recordadas —quizá no sepa bien por qué precisamente ésas— al cumplirse el septuagésimo quinto año de su muerte:

"Pónganse ahora a mi lado, sostengan mi debilidad y, por mi madre, les prometo que he de levantar la piedra sobre la montaña". (Y la levantó.)

"La Humanidad es una tierra dura e ingrata; rompe las manos que la cultivan". (Y no hizo otra labor que ese cultivo.)

"La falta de ideas es la barbarie pura" (El Diccionario, por su parte, sarmientiza: "Gregario: Dícese de quien carece de ideas y sigue servilmente las ideas ajenas".)

"Ponme en un sillón para ver amanecer". (Y murió amaneciendo.)



El decano de la Facultad de Ciencias Naturales y Museo de La Plata, doctor Sebastián Guarrera, con el vicedecano, doctor Pascual, y el secretario de esa entidad, doctor Schwindt, mostrando al autor de esta nota los proyectos de remodelación de las salas.

•

La imponente y majestuosa fachada del Museo de la Plata. que honra a la ciencia universal y que es objeto de admiración y atracción viva del turismo que lo visita.

PARA mucha gente La Plata es el Museo. Sí, porque aparte de tantas cosas importantes, a este famoso Museo de La Plata, enclavado en su Bosque de eucaliptos, se lo conoce ya por el Museo de la ciudad por antonomasia. La imaginación popular sabe que es una joya de la cultura y el prestigio del mundo científico y universal.

Tanto es así, que hasta en Europa, en la que a veces sitúan a Buenos Aires en el Brasil, saben que el Museo de La Plata está en la República Argentina.

La Plata, gran ciudad. Sueño de Benoit, Rocha y Hernández.

Diagonales arquetípicas, calles y avenidas arboladas con tilos y naranjos. Niñas y jóvenes lozanas y hermosas que la hacen estéticamente placentera e inolvidable.

Monumentales edificios públicos, con su gran Catedral gótica en la Plaza más grande de Sudamérica.

La Universidad de Joaquín V. González, donde se educa la estudiantina del Continente, confraternizando con muchachos y muchachas de toda la República.

Rostro de América en la Ciudad soledosa y del silencio, donde jóvenes de ambos sexos se mancomunan en el hogar solariego bajo la custodia de sus figuras rectoras: Ameghino, Almafuerte, Vucetich, Spegazzini y Korn.

El sueño de un niño

Corrían los últimos años de fin del siglo pasado. Un niño que llevaba las ansias geniales en sus pupilas jugaba con sus hermanos en su Quinta de Caseros a la sombra del Aguaribay histórico, con las piedras, flechas, cacharros, lanzas y huestes que llegaban a sus manos.

Así nace una vocación que la ley de la casualidad convierte en lo que habría de ser más tarde en la capital de la provincia de Buenos Aires, el Museo de Ciencias Naturales, que con el American Museum de New York, los de Wáshington, Londres, París, Berlín y el de Buenos Aires, habría de constituir una de las grandes glorias de las ciencias naturales del mundo y caja de resonancia de las investigaciones universales de la cultura.

Héroes civiles

Providencialmente para nosotros ese niño ya adulto que se llama Francisco P. Moreno, llamado por Bertomeu "El perito Moreno centinela de la Patagonia", por ser el empírico pionero de la investigación argentina por las distintas regiones de la Patria, perito en los límites con Chile, buceador por tierras de aborígenes patagónicos y de caciques, fue el fundador del Museo de Ciencias Naturales de La Plata, y con su perseverancia y a veces de su peculio, con sus donaciones y con toda su pasión de investigador crea, anima y hace que los arquitectos Heyneman y Aberg puedan construir ese maravilloso edificio de líneas griegas y de decoración americana arcaica, templo del saber y el conocimiento argentino, en cuyo frontispicio aparecen como custodios las grandes figuras de la ciencia universal, Aristóteles, Descartes, Cuvier, Humboldt, Darwin, Broca, Burmeister y en cuyo recinto de óvalo "se encuentran las primeras manifestaciones de la vida orgánica para llegar paso a paso hasta el hombre actual" como dice su historiador.

El mismo Moreno afirma en 1890 que "en el Museo de La Plata las galerías no terminan. Se encuentran, en efecto, en la gran rotonda central; allí nace y concluye la vida americana austral. El visitante, después de haber visto desarrollarse lentamente las formas vitales de la lucha sin tregua, precursoras del hombre, ve levantarse y hundirse generaciones humanas, que sólo dejan rastro de su paso en piedras toscamente talladas, épocas de barbarie que preparan la llegada de sociedades autóctonas, también ya perdidas".



UNA JOYA DE LA CULTURA DEL MUNDO ES EL MUSEO DE LA PLATA

Por JOSE MARTORELL
Para AUTOCLUB

Bien puede decirse con Quesada "que el alma de aquel patriota, vaga invisible por los más recónditos meandros de esa casa". Lo imaginamos en un soliloquio frente a su "ídolo chino", sentado en sus sillones fraileros y ante el candelabro de bronce que, como dice Onelli, iluminara las noches de su vigilia, cuando devoraba los Ranqueles de Mansilla o el Kosmos de Humboldt, según relatos de Bertomeu.

Advocación del sabio Ameghino

Podemos decir sin temor a equivocarnos que, como lo afirma el gran investigador español Angel Cabrera, el sabio Ameghino inicia el más fecundo momento para la paleontología nacional, siendo quien abre las puertas a grandes estudiosos argentinos, creando, por decir así, lo que podemos llamar con toda propiedad la genuina ciencia nacional, y podemos afirmar, como lo expresa ese estudioso y joven hombre de ciencia Rosendo Pascual que tiene a su cargo la sección paleontológica, "que en este país cualquier apreciación y valoración de lo realizado en el campo de las ciencias naturales, impone un homenaje a Florentino Ameghino, y si restringimos nuestra apreciación al mundo de los animales extinguidos que poblaron nuestro territorio en épocas geológicas, el nombre de Ameghino surge en cada página con letras de molde". A él le cabe el exclusivo mérito, según concepto generalizado, de haber desentrañado entre 1880 y 1912, la trama del largo proceso de la aparición, desarrollo y ocaso de los incontables mamíferos que marcaron la marcha de la evolución orgánica en esta parte del Continente Sudamericano.

Gracias a su férrea voluntad y a su tremendo empuje y a pesar de su pobreza, sus sinsabores y la hostilidad de sus detractores, pudo él probar que estaba en lo cierto, como está documentado en sus colecciones que honran ese Museo de La Plata, para gloria de la ciencia universal.



El técnico paleontólogo, don Lorenzo Parodi, colaborador y amigo de los Ameghino y reliquia viviente, en su mesa de trabajo y de investigación, en el Museo de La Plata.

Causa admiración de propios y extraños, hombres de ciencia, turistas nacionales y extranjeros, la visita a salas donde se exhiben los grandes mamíferos fósiles reconstruidos gracias al genio de Ameghino y documentados en sus 24 tomos recopilados, de los que recordamos "La antigüedad del hombre en el Plata", "Filogenia" y "Los mamíferos fósiles de la República Argentina", que escribiera con la colaboración del sabio viajero, su hermano Carlos, que es el equilibrio formal de esa obra ciclópea de la reconstrucción del megaterio, el cliptodonte, el mastodonte o el Dinosaurio, que causan el asombro de grandes y chicos cuando en visitas explicadas, recorren las salas de tan vasto y complejo material, en el que por supuesto no faltan tinajas, vasos, piraguas, caciques, momias, vestimentas, flechas, arcos, peces, anfibios, aves, reptiles o mamíferos, que son animados por esculturas y pinturas iconográficas y paneles y cuadros alusivos a las escenas de su acción y paisaje incomparable, realizados por conocidos artistas como Bouchet, Guidici, Jorgensen, Speroni, Coutaret, Martorell, Soto Avendaño, Maldonado, Cabrera, y De Santo.

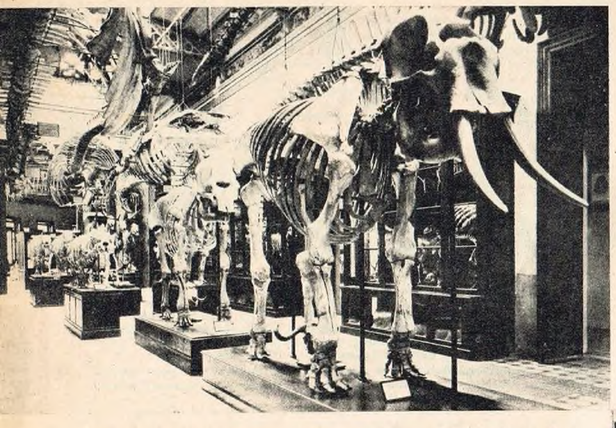
Ameghino y en cuya bonhomía y capacidad tiene ese instituto público una reliquia.

Alguna vez hablaremos sobre el significado que tiene cada una de sus salas y piezas y también el Patio de los Sacrificios, su Museo Cerámico de piezas peruanas desconocidas; de la magnífica biblioteca de 250.000 piezas bibliográficas y de su Facultad de Ciencias Naturales, que funciona en esa casa con su gran equipo de profesores y maestros, que la orientan en la formación de nuestros futuros hombres de ciencia.

Conclusiones

Y por último, estimamos necesario destacar la enjundiosa tarea llevada a cabo por su actual director y decano, el doctor Sebastián A. Guarrera, secundado por el vicedecano doctor Rosendo Pascual, su Consejo Académico y el secretario geólogo Juan C. Schwindt, que en una acción sostenida sin pausa, con todas las dificultades económicas presentes, procuran que esa alta institución pública de la Universidad Nacional de La Plata mantenga el nivel cultural y científico para el que fue creada.

Es más, están empeñadas sus actuales autoridades en un plan de remodelación funcional de sus instalaciones y de sus numerosas colecciones, para que se agiliten y modernicen, tanto su presentación como su contenido, para que el pueblo pueda percibir meridianamente los valiosos materiales allí expuestos y entienda así casi sin explicaciones, qué es este museo, para qué fue creado y cuál es su destino.



Los vertebrados más gigantescos conocidos: en primer plano, los elefantes, africano e hindú, y en la parte superior, distintas ballenas que forman parte de la colección exhibida.

Colaboradores de la obra

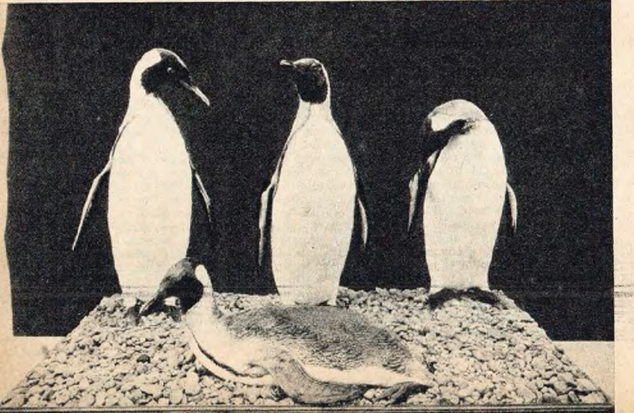
Por supuesto que esta labor monumental de la cultura se debe también al paso por esa casa de estudios de figuras de gran notoriedad algunas y anónimas otras, que han hecho posible este clima de realizaciones, por sus trabajos e investigaciones.

Destaco los nombres de Lafone y Quevedo, Torres, Mercerat, Leman-Niezche, Schiller, Queidel, Fossa-Manchini, Cabrera, Vignati, Frenguelli, Fernández, Groeber y tantos otros, además de toda esa población anónima de preparadores, ayudantes, jefes, artesanos, obreros y empleados, que actúan en sus laboratorios, sus talleres y sus oficiales para que el público pueda conocer la visión material que se objetiva en sus vitrinas.

En todos ellos rindo un homenaje de reconocimiento en don Lorenzo Parodi, técnico paleontólogo, que fue colaborador y amigo de los



El pensamiento universal de la cultura está en las 250.000 piezas bibliográficas que ambientan y dan destino a la magnífica biblioteca del Museo de La Plata.



Uno de los más grandes pingüinos vivientes, el "pingüino emperador, que enriquece una de las salas de zoología del museo.



LLEGO A LA ARGENTINA, EL MAS NOTABLE DESCUBRIMIENTO PARA PROTECCION DE MOTORES A PISTON

MOTALOY

- METALIZA LAS PARTES GASTADAS
- ELIMINA EL CARBON
- AUMENTA LA COMPRESION
- AHORRA COMBUSTIBLE Y ACEITE

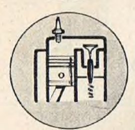


MOTALOY RECTIFICA GRADUALMENTE SU MOTOR

Son 4 tabletas que se depositan en el tanque de combustible. Ellas entrarán en acción mientras Ud. maneja.



Por fricción, las tabletas desprenden partículas minúsculas de MOTALOY, de forma coloidal, que se dispersan en el combustible, el cual las lleva hasta las cámaras de combustión del motor



Descarboniza cámara de combustión, aros y cabeza de pistón, asientos y guía de válvula, depositando una **CAPA METALICA ANTI-FRICCION**, que anula los desgastes y mantiene el calibre de las superficies.



Prácticamente **RECTIFICADO** mientras marcha, el motor mantiene su compresión normal. Si se trata de motores nuevos, prolonga su vida útil, y en casos de motores "desinflados", levanta su compresión hasta el límite normal.

HAY ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES

Hasta hace pocos años, MOTALOY fue un secreto militar. Se aplicó durante la última guerra, para dar mayor vida y economía de rendimiento a los motores de aviones, tanques, camiones, etc.

USO EN TIEMPOS DE PAZ

Ahora, después de la guerra, MOTALOY es utilizado con éxito rotundo en el campo del trabajo. Su acción para limpiar el carbón, proteger las partes metálicas y levantar la compresión de los motores, es sencillamente asombrosa, y marca una etapa nueva en la histórica técnica de los motores a explosión.

USELO ASI:

TABLETA 1.	TABLETA 2.	TABLETA 3.
Para toda clase de automóviles con menos de 50.000 Kms.	Para toda clase de automóviles con más de 50.000 Kms. y Pick-up	Para camiones pesados, semi-remolques, ómnibus, etc.

MOTALOY SE PAGA SOLO

Como MOTALOY subirá la compresión, ese aumento traerá aparejado un ahorro sustancial en combustible y aceite. Agregue a esto, que una sola descarbonización cuesta mucho más que el tratamiento MOTALOY en sí.

A Complete MOTALOY RING and VALVE JOB While You Drive! GUARANTEED! No. 1 SIZE

VUELVA SU MOTOR A 0 KM!

UNICO EN EL MUNDO!

MOTALOY Importado de los EE. UU.

Fabricado por: MOTALOY MANUFACTURING CORP., San Antonio, TEXAS, U.S.A.

Unicos distribuidores en la Argentina:

DISTRIBUIDORA AUTOMOTRIZ, SOCIEDAD ANONIMA (D.A.S.A.)
(EN FORMACION)

BME. MITRE 559 — BUENOS AIRES — T. E.: 30-5100 Y 30-3100

PUEYRREDON





—Todo esto que ustedes ven —señala Iris Marga—, no es el producto de la improvisación; es el fruto del trabajo y de la solidaridad. Porque hay que recalcarlo hasta el cansancio: nuestro pueblo es generoso para con sus artistas.

DONDE NO MUEREN LOS APLAUSOS...

La Casa del Teatro es una obra de bien que edificó el amor

Por LUIS A. COUSILLAS

El paisaje de una ciudad, no se compone exclusivamente de las ornamentaciones con que la naturaleza o el hombre, han caracterizado su perfil en el trazo que le augure permanencia de postal o motivo de pincel. Hay otra parte de su paisaje, definición de su mundo propio, que suele pasar inadvertido para los ojos del ciudadano que es confidente y partícipe de la vida de la gran ciudad.

Buenos Aires, por ejemplo, se recuesta sobre el río más ancho del mundo. Pero hay otros ríos que simbolizan para otras urbes, ese mismo significado que guarda en su lento vaivén este Plata, casi siempre manso, cuyo lomo pardo a veces eriza el Pampero. Buenos Aires, tiene un obelisco que corta la perspectiva de Corrientes, como impidiendo que el lejano trino de Gardel, encaramado en la difusa techumbre del Abasto, dé su alerta a la mole rumorosa del Luna, en la barranca que irrumpe en la ribera. Pero obeliscos hay en otras latitudes, rememorando glorias guerreras, expresando inquietudes y esplendores pasados...

Una entidad única en el mundo

Pero Buenos Aires tiene también un paisaje propio, definido en trazos únicos. Cosas nuestras tan nuestras que son únicas. Tan únicas, que como decía Unamuno, de puro sabidas se olvidan. Obras que no levanto el orgullo del esplendor, sino que son fruto que maduró el amor, la amistad, el fraterno sentido de la solidaridad...

—¿Sabe usted, amigo, que nosotros los porteños, tenemos una institución que es única en el mundo?

Si usted es de aquí, mil veces habrá pasado frente al edificio que la alberga y sabiéndola parte de su ciudad, no habrá tenido para ella sino la indiferencia de su paso apresurado. Si usted no es de aquí, es probable que cierre su agenda de viajes sin tener para ella, la menor referencia. Y sin embargo, argentino o no, usted debería saber que tras de esas paredes está, en el ocaso tibio de una vejez amparada, alguien que alguna vez hizo apresurar los latidos de su corazón con el toque mágico de su creación artística.

Porque, como alguna vez escribió la prosa cálida de don Martín Lemos, para vivir en esa casa, solo hay que responder afirmativamente a una pregunta:

—¿Has hecho reír a un niño? ¿Has hecho llorar a un adulto? ¿Has hecho emocionar a un ser humano? Si lo has hecho, pasa... Esta es tu casa.

Y esta institución, tan porteña en su ubicación, en su creación, en su generosidad sin discriminaciones, es la Casa del Teatro, amigo.

Es nuestra. Podemos afirmar el posesivo con orgullo legítimo. No hay nada que le sea similar en el mundo entero. Tan única que justifica a la envidia, como reza en el ampuloso decir de Ermete Zacconi: "L'invidia é un peccato quando deriva da sterile egoismo ma é un buon sentimento se viene da giusta ammirazione e da desiderio di emulazione. Io envidio la nobile istituzione argentina della Casa del Teatro, ed auguro alla mia patria di poterla presto emulare". Y allí está, erigida en la calle Santa Fe, hacia esa altura de la numeración en que se hace francés el nombre de los comercios y donde se estiliza en armonías cosmopolitas la silueta de la mujer y el tránsito de los atardeceres. Es una obra de amor y de fraterna solidaridad. Para que los aplausos no callen nunca. Para que en el ocaso de las vidas doradas en la luz de las candilejas, se prolongue el recuerdo del último telón que hizo mutis a la juventud y al triunfo.

Treinta y cinco años de obra fecunda

Nació la Casa del Teatro —que es hogar y no asilo— hace treinta y cinco años. Conforme expresa el texto: "Hoy, a cuatro de agosto de mil novecientos veintisiete, en el teatro Colón de Buenos Aires, los abajo firmados, componentes de la compañía de ese teatro, llevan a cabo una primera función de beneficio de la Casa del Teatro, que por iniciativa de la señora Regina Paccini de Alvear, y con el concurso de las autoridades, de las instituciones artísticas y culturales, de las compañías teatrales que actúan y

actuarán en la misma capital, y de todas las personas que simpaticen con tal pensamiento, se levantará en esta ciudad, para vivienda y refugio de todas las gentes, argentinas o extranjeras, a quienes, mientras residan en la República Argentina, alcancen la pobreza, la invalidez o la ancianidad y que hayan concurrido, en alguna forma o medida, al desarrollo y esplendor de la vida del teatro, comprometiendo por ello la gratitud social y la simpatía popular en el sentido de evitarles las tristezas de la miseria y la opresión del aislamiento, y asegurarles un retiro libre y digno, que sea para ellos mismos animado y cordial como propio centro y propio hogar". Joaquín de Vedia fue quien puso palabras a tan loable y colectivo propósito. Lo aprobaron con sus firmas nombres que son la historia irrefutable de una pasión y de un quehacer argentinos. El 19 de agosto se eligieron las primeras autoridades: presidía García Velloso y le acompañaban, en los diversos cargos directivos, Pedro E. Pico, Pascual Carcavallo, Arturo Mario, José Gerino, Roberto Casaux, Florencio Parravicini, José González Castillo, Carlos S. Damel, Valerio Castellini, Carlos Villar, Eduardo Zucchi y Miguel Di Carlo.

El 16 de febrero de 1928, se puso la piedra fundamental, una vez que el intendente municipal, doctor Casco, promulgó la ordenanza en virtud de la cual se cedía a la sociedad civil "Casa del Teatro", el solar de propiedad del municipio, en la calle Santa Fe del 1241 al 45, por el término de cincuenta años prorrogables, para levantar su sede social. Fueron padrinos de la ceremonia, el entonces presidente de la Nación, doctor Marcelo T. de Alvear y su señora esposa doña Regina Paccini.

Sobre planos del arquitecto Virasoro se dió de inmediato comienzo a la construcción, que se terminó en 1935, y pudo ser habilitado totalmente, el 6 de enero de 1937. Desde entonces a la fecha, mientras fueron quedando guardadas entre sus paredes muchos tiempos de la vida teatral argentina, venciendo toda suerte de vicisitudes, se ha ido cumpliendo el derrotero y alcanzado el objetivo que se fijaron los audaces promotores que parecieron no tener más que buenas intenciones y pocas posibilidades.

Auténtico clima de hogar para muchos

Se ha podido brindar todo aquello que en confort y comodidad, higiene, orden y hasta elegancia, configuran el clima de un hogar. Esas habitaciones de la Casa del Teatro han sido y son el puerto definitivo de muchas vidas cuyos nombres, ayer no más, fueron sinónimo del éxito. Y, coincidentemente, con esa justiciera protección que se brinda en cumplimiento de un derecho ganado y no como una limosna graciosamente otorgada, una verdadera labor previsional alcanza a todos cuantos ejercen actividades artísticas. Hospedaje y atención para unos, farmacia, asistencia médica, fecunda actividad cultural para todos.

Es una obra que no tiene similar en el mundo entero. Cumplida, es cierto, afrontando muchas dificultades. No hace mucho los televidentes asistieron con asombro a un ciclo de teatro patrocinado por una empresa, cuyo único motivo era allegar fondos para la noble institución. Sería abrumar la atención del lector, el establecer en cifras la traducción financiera de la faena que se cumple. Acaso su verdadera dimensión se adquiere, cuando haciendo un desvío en el itinerario de la calle Santa Fe, se ingresa por sus pesadas puertas —abiertas como la boca de una enorme carátula de piedra— y un mundo distinto de realidad y de recuerdo adquiere vida insospechada en sus largos corredores.

Una obra de bien que edificó el amor

Fue cicerone del desarrollo de esta nota, la sonrisa cálida, el ademán amigo, el gesto inquieto de Iris Marga, su actual presidente. Junto a ella, cada dependencia significó una etapa: la farmacia, el salón de exposición que permite al par que exhibición para las creaciones de nuestros pintores y recreo espiritual para los hués-



En una vitrina recuerdos: el encendedor de Carlitos Gardel; los guantes de Audrey Hepburn; un reloj de oro de Alberto Closas. Todo el quehacer artístico universal ha dejado su grato recuerdo en la Casa del Teatro.



Nombres que son parte del quehacer teatral argentino: Franco, Villar Boita, Iris Marga, Bustamante, A. Vélez. Al lado de esta última, uno de los niños que asisten a sus clases de danza. La Casa del Teatro es también proyección hacia el futuro y semillero de nuevos valores.



Nota gráfica del festival pro Casa del Teatro, desarrollado en el teatro Argentino, de La Plata, en 1928. En la foto, la fundadora de la Casa, Da. Regina Pacini de Alvear, esposa del entonces presidente de la Nación, Dr. Marcelo T. de Alvear, cuyo apoyo hizo posible la fundación; el ilustre comediógrafo don Enrique García Velloso; el gran poeta y escritor, don Arturo Capdevila, y otros miembros de la institución.

pedes y amigos, ingresos que robustecen las apremiadas arcas; el cómodo teatro, los locales de las entidades gremiales que tienen allí sus sedes; el amplio comedor con sus mesas individuales, escenario predispuesto a la confidencia y a la rememoración de alguna Ofelia encanecida o de algún Don Juan un poco acatarrado; la cocina, instalada con todos los adelantos...

Obra de bien que edificó el amor y que se complementa con el aporte solidario de la comunidad en la que se desenvuelve, para hacer menos descarnada esa hora fugaz de un aparente olvido, para que no sea realidad aquello que Duvivier contó en celuloide en "El fin del día", cuando la muerte hurta a Michel Simón el papel que su mediocre destino le negó siempre y la grandeza impar del teatro dulcifican en la gran despedida, el gesto majestuoso de Victor Francen y el porte señorial de Louis Jouvet...

Esto es, pues, amigo, un trazo del rostro de Buenos Aires. Una obra que se creó en las épocas lejanas de los tranvías verdes y de Corrientes angosta, que sobrevive hoy en la hora apresurada de los megatones. Sencillamente porque es una obra de solidaridad. O tal vez porque está vinculada a aquello de Jouvet: "Toda la vida es mentira. Pero tú te has acercado al teatro y éste te ha prestado toda la grandeza de su verdad".

O muy posible, porque es un detalle significativo del otro rostro que tiene Buenos Aires. Ese que, precisamente, es el más nuestro.



Villar Boita, Iris Marga, Campodónico. Ser integrante de la Comisión Directiva de la Casa del Teatro, es algo más que reunirse a rememorar recuerdos. Hasta del precio de los remedios, en la farmacia de la institución, deben tomar buena memoria.

OH! La Primavera

Por PIOLIN DE MACRAME

Para AUTOCLUB
Ilustró VILLAFAÑE



ESTE es un ¡oh! obligado — Obligado por la Primavera que es salidero de ese delicioso fondo de cursilería que todos tenemos — Que todos negamos — Y que todos ejercemos — Como el acné seborreico de los adolescentes — Y las cartas guardadas con una cintita azul — Que nos juramos leer un día — Día que sólo llega para nuestra mucama.

I

La Primavera comienza en las vidrieras — Y en los últimos resfríos — En la tricota gastada — Que llevamos durante un mes todos los días — Seguros de que es el último — "Total ya viene el calor" — Decimos para calentarnos — Porque el calor no viene y la gripe no se va — Es Primavera cuando no nos quitamos la camiseta — Porque no nos animamos — Ni nos ponemos sombreros de paja — Porque no nos animamos.

II

La Primavera es la hormona de las estaciones — Le asignamos una función que no cumple — Pero que nos llena de esperanza — Como cuando Voronoff era una esperanza del mundo — Los viejos hacen las gansadas que se atribuyen a los jóvenes — y dicen — "Es la Primavera" — y los jóvenes hacen las gansadas que se atribuyen a los jóvenes — y dicen — "Es la Primavera".

III

El día de la Primavera coincide con el día del Estudiante — Nadie sabe por qué — Tal vez porque ambos constituyen una esperanza — Que suele no cumplirse — Y un pretexto — Para hacer aquello que no debiéramos — Se llama hacer lo que no debiéramos a lo que en realidad siempre debemos hacer — Lo que se llama super-yo o es miedo — O es hipocresía — La hipocresía es la moral de los académicos — Y la gracia de los diplomáticos.

IV

La Primavera es la época indicada para hacer revoluciones — Probablemente porque levanta el tono endocrino general — Un tanto decaído — En la época invernal — Oh, setiembre, mes de libertadores, te saludo — Las revoluciones son una forma de turismo castrense — Los civiles hablan de flores — De poesía — Del amor — Y se liquidan las existencias invernales — El optimismo frutece y nos suscribimos al empréstito 9 de julio.

V

¿Qué sería de la Primavera sin los poetas? — Pero, a su vez, ¿qué sería de los poetas sin la Primavera? — A lo mejor se dedicarían a fabricar verdadera poesía — Y a lo mejor les sale — Entre tanto ensayan en un ambiente estimulante — La Primavera es la revolución de los poetas — Nadie se interesa por ella — Pero se salvan los principios.



ALGO QUE DEBIERAMOS IMITAR



Las autoridades comunales de la ciudad de Córdoba han hecho pintar en todas las esquinas, en color azul, flechas indicadoras de la dirección del tránsito para advertencia de conductores y peatones. Esas flechas, fácilmente visibles a la distancia, no cuestan casi nada y prestan un servicio útil a todos. Quizá su implantación podría generalizarse también en las calles metropolitanas, con lo que, de paso, rendiríamos homenaje al buen criterio de la comuna cordobesa.

DEBATES SOBRE LA CONTAMINACION DEL AIRE HABRA EN UNA GRAN CONFERENCIA

CON el patrimonio de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, del Instituto Nacional de Tecnología Industrial y del Centro de Investigación para el Uso Eficiente del Combustible, tendrán lugar en nuestra capital, del 29 de octubre al 2 de noviembre próximo, las reuniones de la Conferencia Latinoamericana Sobre Contaminación del Aire.

En estas importantes deliberaciones, que han despertado el lógico interés del público y que son el prólogo de otras de carácter internacional que tendrán efecto en el próximo año, participarán representantes de los países del Cono Sud, es decir, Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. Las sesiones de este Congreso se efectuarán en los salones del Concejo Deliberante y los temas a debatirse comprenderán la repercusión de los humos y los vapores nocivos sobre la salud de la población y de la economía estatal; las causas de producción de humos y vapores provenientes de vehículos y chimeneas; efectos del humo en industrias determinadas, estudio y divulgación de procedimientos para evitar la emisión de humos; asesoramiento de los conductores de vehículos y operarios de hornos y otras instalaciones generadoras de humo y programas que desarrollarán las distintas organizaciones destinadas al control e investigación en relación con el tema en estudio.

La indudable importancia de esta Conferencia y el interés de su temario han sido debidamente valorados por la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino que designó al efecto una Comisión Especial Asesora presidida por el doctor Walter A. Saborido. Es precisamente de acuerdo con sugestiones de esta Comisión Especial que la C. D. del A. C. A. ha resuelto invitar a los socios de la entidad a hacer llegar sugerencias sobre la materia y dar la más amplia difusión a la Conferencia desde las páginas de AUTOCLUB, lo que cumplimos con esta información.

JURISPRUDENCIA EXTRANJERA EN MATERIA DE TRANSITO

AUNQUE en ciertos casos de accidentes causados por el uso del automóvil la opinión interpretativa de la jurisprudencia difiere en los diversos países, dado que, por lo general, las disposiciones y el espíritu de los códigos y reglamentos de tránsito son muy semejantes en todas partes, nos parece interesante transcribir tres párrafos de sendas sentencias de altos tribunales italianos, que definen la responsabilidad del conductor de automotores frente al peatón, aun en los supuestos en que éste no observase con rigor las normas legales de la materia:

—El Tribunal de Casación Penal resolvió, en diciembre último, que "la obligación de moderar la velocidad y eventualmente detenerse..., no rige solamente cuando el peatón se está desplazando en el sentido de la marcha del vehículo y no se aparta (para darle paso), sino también siempre que, encontrándose aquél en la zona donde el vehículo se mueve, haya lugar a temer o prever fundadamente, por su actitud, que pueda colocarse en situación de peligro".

—El Tribunal de Casación Civil declaró (Marzo de 1960), que "en materia de circulación en la vía pública, si es verdad que el peatón no debe atravesar la calle en sentido diagonal y, además, debe hacerlo en todos los casos con la más diligente cautela según la intensidad con que el tráfico se desarrolla, y aunque la violación de estos preceptos le hace incurrir en culpa, todo esto no excluye que, proporcionalmente, pueda configurarse y ser establecida una responsabilidad concurrente y mayor a cargo del conductor de un vehículo que ha embestido al peatón, si aquél no ha disminuido su velocidad o, en su caso, no lo ha detenido totalmente".

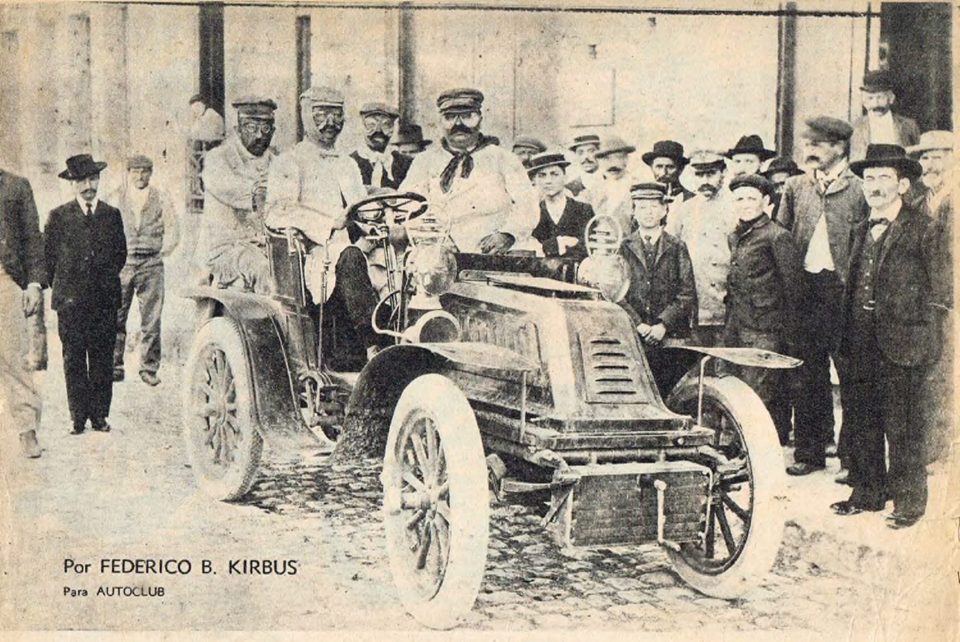
—Finalmente, citaremos una sentencia del mismo Tribunal (Agosto de 1959), particularmente importante porque se refiere a los medios de transporte de los servicios públicos, donde se establece que "la observancia del horario en los servicios públicos de transporte, no dispensan al conductor del vehículo del deber elemental y fundamental de «neminem laedere» que comprende la obligación de respetar las reglas de la prudencia aptas para prevenir y evitar el daño a terceros". Y "aunque la situación de peligro se crease por imprudencia o inobservancia de las normas del Código de Tránsito por parte del peatón, el juez debe igualmente valorar el comportamiento del conductor y establecer si eventualmente y en qué grado ese comportamiento contribuyó a la producción del siniestro".

En los tres casos citados, las normas de apreciación e interpretación de los hechos formuladas por los altos Tribunales italianos referidos son de gran significación y valor también en nuestro medio.

AVANZA REMINGTON RAND EN EL CAMPO ELECTRONICO

Remington Rand, bien reputada en el mundo industrial por su definido impulso a los progresos de la técnica, acaba de presentar al mercado argentino el último producto salido de sus laboratorios: el computador electrónico Univac 1004, que resume los progresos de esta clase de aparatos, indispensables hoy para el correcto controlador de toda gran empresa bien organizada.

Este computador es una especie de cerebro electrónico que acumula datos e informaciones mediante núcleos magnéticos, que los captan por lectura fotoeléctrica a una velocidad de hasta 400 tarjetas por minuto y se puede obtener los datos impresos a razón de hasta 400 líneas por minuto. En general, para obtener un dato almacenado en la memoria del Univac 004 sólo se requiere el imperceptible tiempo de ocho millonésimos de segundo. Como se ve, Remigton Rand acompaña su producción técnica al vértigo de esta hora.



Por FEDERICO B. KIRBUS
Para AUTOCLUB

Luis y Juan Cassoulet (éste último, ganador del primer Gran Premio), Esteban Marquestau y Belisario Zapata, llegando a Bahía Blanca al cabo de un "raid" realizado en 1907. Corrían los días de los pioneros que exploraban los caminos.

Dramática y Verdadera Historia del GRAN PREMIO

1910.
Buenos Aires es aún la Gran Aldea. Pero el mundo progresa. En Nueva York concluyen los trabajos en el Puente Manhattan sobre el Eeast-River. Por vez primera se instala un motor Diesel en un automóvil, y el cometa de Halley vuelve puntualmente después de 72 años de ausencia. En Italia, Guazzoni realiza la primera versión cinematográfica de "Lucrecia Borgia", y L. Moss descubre los cuatro grupos sanguíneos del hombre.

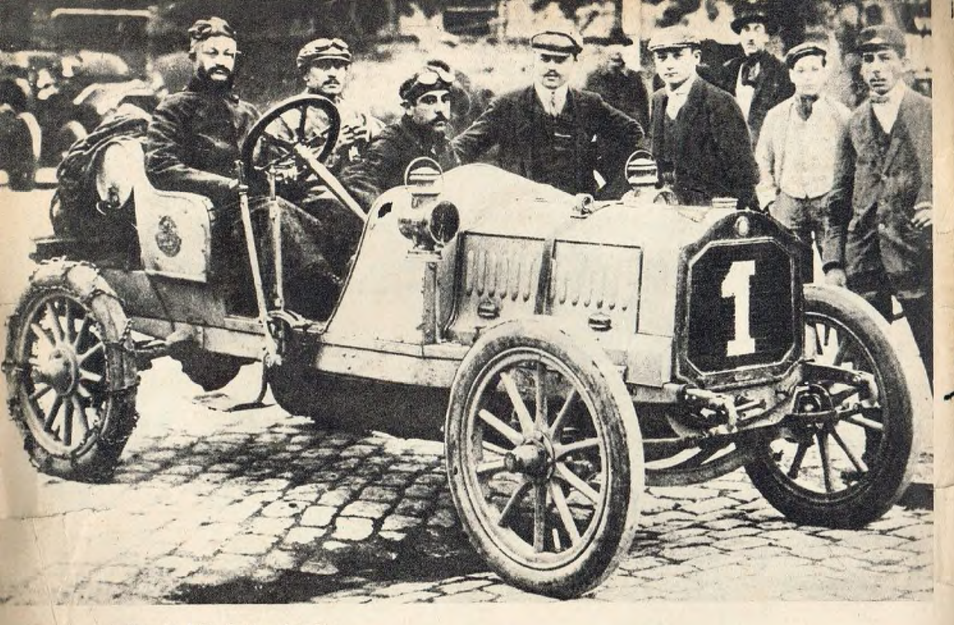
Mil novecientos diez. Richard Strauss no ha compuesto aún su "Caballero de la Rosa", y en el estrecho de Panamá se está trabajando para terminar de una vez por todas el canal. En Gran Bretaña se acelera la construcción del "Titanic", que se hundiría dos años más tarde, y el mundo nada sabe aún de la guerra.

En esta remota época cae el nacimiento del Gran Premio. Fue un acontecimiento un tanto informal, porque sus creadores seguramente no imaginaron la trascendencia que adquiriría esta prueba con el andar de los años.

En esos días el automóvil era novedad para la gran mayoría del público. Existían en ese entonces entre 3 y 4.000 automotores en el país, y el Automóvil Club Argentino, fundado en 1904, más que una entidad formal era una rueda de entusiastas, de pioneros, de visionarios. Lo certifica el hecho que el número de socios ascendía en 1910 a 48; don José A. Pacheco y Anchorena era el presidente de este conjunto de hombres que se entregaban a la práctica de un deporte entonces tan audaz como hoy lo podría ser un viaje orbital en torno del globo terráqueo.

Dónde comienza esta historia

La historia de aquel primer Gran Premio del Automóvil Club Argentino es única, porque nunca más corredor



Luis Cassoulet, Julián García y Luis Pica, en el Dion Bouton 18 HP con el que ganaron el primer Gran Premio. Era el auto más chico de los siete que participaron. Otro competidor, Andrés Castro, legó un día antes a Córdoba, pero sólo fue segundo.

alguno tuvo que enfrentar tan tremendas dificultades, tantos momentos de angustia, tantos imprevistos como aquellos siete héroes que un diáfano 24 de marzo de 1910 se lanzaron a la ruta, que era como decir: a lo desconocido.

Los antecedentes de la competencia no son muy voluminosos, porque, lógicamente, se carecía de una organización institucional bien montada. Los propios dirigentes de la entidad eran organizadores, jueces y competidores a la vez.

De todos modos, es en el acta de sesión de la Comisión Directiva del 23 de septiembre de 1909 que hallamos la primera referencia escrita respecto del Gran Premio. Presentes en la reunión: Pacheco y Anchorena, L. Valiente Noailles, J. E. Uriburu (h) y Víctor Laborde; este último presentó una moción "para que, bajo los auspicios del Automóvil Club se organice una Gran Carrera entre Buenos Aires y Córdoba, que se efectuaría en el mes de Enero de 1909".

El atento lector ha de advertir que el furriel incurrió allí en un error, puesto que en vez de 1910 se consignó el año corriente, que era 1909. La referencia es escueta, pero de todos modos aquel acta es el verdadero, el auténtico testimonio del nacimiento de nuestro Gran Premio.

Puede que una de las ideas primitivas haya sido la de realizar una competencia en homenaje al Centenario de Mayo. También es muy posible que los directivos se hayan inspirado en el "Circuito de Buenos Aires" del Moto Club, y el "Circuito de Mar del Plata", del Touring, que las citadas instituciones organizaban en esos días con notable éxito de competidores. El propósito era, de cualquier manera, el de superar la importancia de esas manifestaciones, y de ahí que se haya pensado en un evento de las proyecciones como lo era entonces unir Buenos Aires y Córdoba por carretera.

Un mes después de haberse tomado aquella decisión, la C.D. confirma la realización de la carrera Buenos Aires-Córdoba "para el mes de enero-febrero".

Esta es la segunda referencia que tenemos respecto de la competencia. La tercera cita está contenida en una circular impresa en 48 ejemplares y enviada a los otros tantos socios del Club, de acuerdo con la cual se había resuelto "la organización de una gran carrera semejante a las instituidas actualmente en Europa y Norteamérica, como las Copas Gordon Benett y Vanderbilt".

Hubo sólo nueve inscriptos

Es en esta circular, firmada por Pacheco y Anchorena (presidente), Enrique A. Roger (administrador general) y Víctor Laborde (secretario, en la cual aparece una de las pocas veces concretamente la palabra "Gran Premio", al expresarse textualmente: "En resumen, se ha resuelto que el Automóvil Club Argentino establezca un premio anual, denominado GRAN PREMIO DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, por el cual el presidente, señor José A. Pacheco y Anchorena, ha ofrecido una copa challenge que se denominará COPA PACHECO ANCHORENA y que será adjudicada al vencedor de la prueba, a efectuarse entre las ciudades de Buenos Aires-Rosario-Córdoba, una vez por año en los meses de enero o febrero".

Los lectores de AUTOCLUB han de recordar seguramente el contenido de ese documento, reproducido hace poco en estas páginas.

Lo cierto es que la prueba sufrió una leve postergación hasta el mes de marzo de 1910. El 18 de ese mes, Juan A. Roth, Henry Roger y Víctor Laborde iniciaron desde Buenos Aires un raid de reconocimiento de ruta hasta Córdoba, basándose en las experiencias cosechadas por Juan Cassoulet en una excursión realizada por el mismo itinerario en 1908. Iniciado el viaje en la madrugada del 18, los tres intrépidos arribaron a Córdoba el día 20, a las 5 p.m., desde donde emprendieron el regreso a Buenos Aires por tren. Laborde, iniciador de la prueba, seguramente no imaginaba entonces que una semana después el mismo viaje que primero le había demandado escasos tres

días se traduciría durante la carrera en un rosario de penurias y sufrimientos de casi una semana de duración.

Hubo nueve inscriptos. Muy atinadamente, se dispuso que los automóviles de menor potencia partiesen en primer término, y así sucesivamente, siempre con diez minutos de intervalo.

Comienza la "gran" carrera

El 24 de marzo de 1910, un día jueves, se dio comienzo a la prueba. Los competidores se reunieron en Plaza de Mayo a las 4.30 a.m. para el sellado de los coches, y hubo que dirigirse en marcha neutralizada hasta Núñez, desde donde se efectuaba la largada a partir de las 5.30 horas.

En la vanguardia se entabló un reñido duelo entre Juan Cassoulet y Víctor Laborde. Por anacronismo, aquél conducía el automóvil menos potente, mientras que Laborde tripulaba uno de los coches de mayor rendimiento: un Delaney-Belleville de 40 HP.

El camino no era, por supuesto, el mismo que hoy conocemos. Se tomaba por Puente Márquez, Rodríguez, Luján, Carlos Keen, San Andrés de Giles, Carmen de Areco, Salto, Pergamino, Empalme Villa Constitución y Arroyo Seco para llegar a Rosario tras cubrir alrededor de 366 kilómetros de pésimos caminos de tierra.

La competencia pasaba por Talar de Pacheco, en homenaje al entonces presidente de la institución, y fue allí justamente donde equivocaron la ruta algunos de los participantes.

Pero tampoco Cassoulet y Laborde, que conocían mejor la ruta, quedaron a salvo de contratiempos. Cassoulet rompió un elástico, cuya reparación le costó unos 20 minutos, y Laborde perdió otro tanto en una de los innumerables pantanos. No obstante estos tropiezos, fueron los que en todo momento mantuvieron la delantera.



Mario Filippini. Ganó el Gran Premio 1915 en el Hipódromo de San Martín, pero poco después halló trágico fin en la pista de su éxito. Este Gran Premio que ganó Filippini, había sido proyectado a Córdoba, pero la lluvia obligó a realizarlo en otro escenario.

A poco de llegar a Rosario comenzó a llover. Cassoulet y Laborde no se vieron afectados mayormente en su avance, arribando a Rosario pasadas las 15 horas.

Muy distinta fue la suerte corrida por los demás competidores: Almada fue el tercero que pudo llegar ese día a Rosario. Benjamín Odell volcó con su Ford y pernoctó en Cañada Rica; Ventura López también volcó en Arroyo del Medio, abandonando. Los demás se quedaron en el camino, llegando a Rosario en la tarde del día siguiente.

Quedaban seis participantes en carrera cuando ésta se reanudó el sábado a las 6 horas. De Córdoba llegaban noticias de persistentes lluvias, pero igualmente se decidió proseguir rumbo a la docta ciudad, sin que nadie imaginara aún en estos momentos las penurias que demandaría el trayecto restante.

Ocurren nuevos percances

Si en la primera etapa habían sido solamente tres los competidores que cubrieron la distancia en el país, ahora volvían a ser tres los competidores que pudieron arribar a Villa María: Cassoulet entró al promediar la tarde; Castro y Almada llegaron a la noche.

Laborde y Odell sufrieron distintos percances. Era tan terrible el estado de los caminos, que Laborde se quedó empantanado cerca de Morrison por espacio de 24 horas. El ingeniero Marín, que conducía un Panhard & Levassor inscripto por don José Pacheco y Anchorena, abandonó ese día en Armstrong, al caerse también en un pantano.

Y amaneció el 27 de marzo, un día domingo. Los competidores que la noche anterior habían arribado a Villa María reanudaron su marcha. Andrés Castro fue el único que pudo cumplir el recorrido faltante en el día, llegando a Córdoba a las 19 horas, donde entró por la calle San Jerónimo para mezclarse con los carruajes que en esos momentos integraban el desfile del corso de carnaval.

Cassoulet y Almada no tuvieron tanta suerte: el primero deterioró el cardán de su De Dion-Bouton, pernoctando en Oliva, en tanto que Almada abandonó en Tío Pujío, relativamente cerca de la meta.

En la ruta quedaban aún dos competidores: Laborde y Odell. Por si las peripecias sufridas no hubieran sido suficientes, se produjo el caso tragicómico que los coches de los dos citados chocasen en un viraje, lo cual relegó a ambos nuevamente.

Habiendo arribado el domingo a Córdoba, Castro era considerado en un momento dado ganador de la carrera. Pero al día siguiente, a las 9.10 horas, hizo su entrada en Córdoba Cassoulet, alegando que había ganado él.

A todo esto arribaron al día siguiente, martes, Laborde y Odell, induciendo a otro bando a manifestar que quien había realmente ganado era Laborde.

Lo concreto y positivo es que, en un instante determinado, aquel Gran Premio tenía aparentemente tres ganadores. Tan tremenda fue la confusión, que la Comisión Directiva del A.C.A. se reunió el 1º de abril en sesión especial para revisar las hojas de ruta y establecer la clasificación final. De ella surgió que Cassoulet era ganador de la prueba con un tiempo total de 30 horas 43 minutos; le seguía Castro, con 42h 53m, y Laborde, con 53h 19m.

Dos etapas convertidas en cinco

Este es el desarrollo sintético de aquel recordado Gran Premio, y lo que es muy importante: su verdadero desarrollo. Existen muchas versiones en torno de esta carrera, pero lo absolutamente cierto es que se lo programó y disputó en dos etapas que, al intercalarse distintos altos en el camino, se convirtieron para algunos en tres jornadas, para otro en cuatro, y para los dos últimos en cinco parciales, si así se los quiere llamar. No menos curioso es que Cassoulet, siendo ganador, llegó un día después que Castro.

Se programó un evento similar para 1911 y otro para 1912; pero en ambas oportunidades hubo que suspenderlo a último momento por distintos motivos. De manera, pues, que aquel Gran Premio del lejano 1910 quedó como acontecimiento aislado, inconexo.

Y llegamos así al año 1914. Los días 1 y 2 de marzo se verificó entre Río II y Morón un concurso de velocidad por la copa Doctor Juan A. Roth, entonces presidente del A.C.A. La prueba obliga-



Eran terribles los caminos en aquellos días. Cuando Víctor Laborde fue a recorrer la ruta del Gran Premio 1910, puso tres días para el viaje. Durante la carrera, y debido a la lluvia, cumplió el mismo trayecto en seis jornadas.

ba a los participantes a ir en tren de excursión a Córdoba y emprender allí el retorno a Rosario y Morón.

La carrera fue ganada por Abel Ireneo Poblet, con un Springuel de origen belga, y tres semanas después de su triunfo, el señor Víctor Laborde, que cuatro años antes había creado el Gran Premio, presentó ante la comisión directiva del Automóvil Club Argentino una ponencia, según la cual proponía "crear un concurso anual denominado Gran Premio del Automóvil Club Argentino".

Así consta en los documentos; pero el atento lector ha de preguntarse cómo Laborde pudo crear en 1914 el Gran Premio, siendo que se lo disputó en 1910 y 1914.

El llamado "Primer Gran Premio"

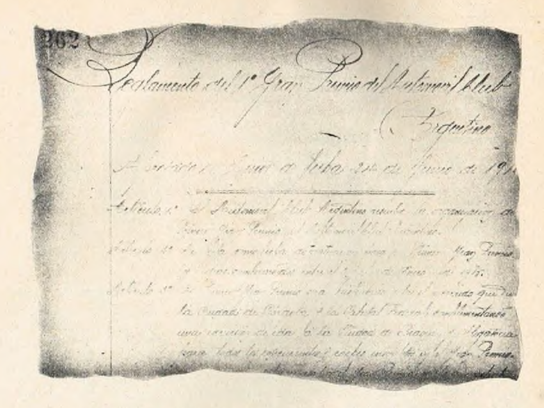
Un detenido examen de los hechos lleva a una curiosa conclusión: lo de 1910 fue realmente Gran Premio, pero aquel acontecimiento quedó un tanto apartado y tampoco se lo volvió a organizar en los años posteriores; y en lo referente a 1914, aquello no fue Gran Premio a pesar de que generaciones posteriores lo consideraron como tal. Siempre se habló de "la copa Juan A. Roth" o del "concurso de turismo Córdoba-Rosario-Buenos Aires", pero en ningún momento afloró en 1914 la definición "Gran Premio". Con mucha posterioridad se decidió incluirlo en el Libro de Oro, y de ahí, entonces, la aparente contradicción que en marzo de 1914, a tres semanas de haber ganado Poblet, Víctor Laborde haya vuelto a "crear" el Gran Premio: lo creó, sí, pero tomando como único antecedente la Buenos Aires-Córdoba de 1910, que no tuvo continuidad.

Aceptado, pues, que lo de 1914 no fue Gran Premio, aunque hoy se lo considere como tal, nos hallamos con que en junio de 1915 el Automóvil Club organizó lo que entonces se consideró "Primer Gran Premio". La prueba no pudo llevarse a cabo en ruta, aunque dos competidores, que no se habían enterado de la suspensión de la prueba, siguieron su marcha hasta Córdoba, donde supieron que la misma había sido suspendida a poco de comenzar. Hubo otra postergación, y finalmente, al seguir lloviendo, se resolvió hacer disputar la competencia en el Hipódromo de San Martín, en vez de hacerlo en la ruta a Córdoba.

La carrera fue ganada por Mario Filippini, que, sin embargo, no llegó a poseer el bronce Joaquín S. Anchorena destinado al ganador: Filippini halló trágico fin poco después en el mismo escenario, siendo la primera víctima que recuerda nuestro automovilismo deportivo.

Justamente esta competencia, realizada en San Martín, es la única que oficialmente no figura en el palmares de la magna competencia por considerarse que Gran Premio es únicamente la carrera que incursiona por la huella. Pero reglamentariamente aquéllo fue Gran Premio, por más que con posterioridad se le haya negado este derecho.

De modo que los comienzos del Gran Premio resultaron un tanto inciertos y contradictorios: la prueba del año Centenario 1910 se acepta como Primer Gran Premio; la correspondiente a 1914 no lo fue, pero se la califica hoy como Gran Premio; y la de 1915, finalmente, fue Gran Premio, sin que actualmente se la incluya en la lista. Así fueron los comienzos de nuestro automovilismo: balbuceantes, pero heroicos. Hay versiones de las más dispares; pero ésta es la verdadera historia del primer Gran Premio: una carrera que duró seis días y que tuvo como ganador a un hombre que entró en Córdoba un día después de haberlo hecho el primero.



En el libro de actas del ACA, está contenido este documento, por cierto, curioso: tras haberse realizado el primer Gran Premio, en 1910, Víctor Laborde volvió a "crear" el Gran Premio en 1914, dándole el número uno. ¿Cómo es que fue posible esta contradicción? Es que la carrera de 1910 había quedado lejos, como hecho inconexo, y de ahí que se quiso arrancar de nuevo en 1914.

Fragmento del acta en el cual está contenido la creación del Gran Premio de 1910. Lleva fecha del 23 de setiembre de 1909, y se programó la carrera para 1910. Diversas circunstancias obligaron, en definitiva, a postergar su disputa hasta fines de marzo.

GRAN PROMOCION TURISTICA HARA ESTE AÑO LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

ASI NOS LO ANTICIPA CON DETALLES EL SR. HECTOR TOCAGNI, A CARGO DE ESA TAREA

Por E. PALACIOS VIDELA



El director de Promoción de Turismo de la provincia de Buenos Aires, señor Héctor Tocagni, informa a un redactor de AUTOCLUB sobre las distintas iniciativas que se estudian para impulsar la actividad en las zonas de concurrencia veraniega.

DESDE el isleño encanto del acuático Delta, hasta la Sierra de la Ventana, donde el llano se eleva imponente hacia los cielos, y desde la pampa inmensa con su oculto mensaje de tradiciones y leyendas, de historia, guitarra y poesía, hasta la impetuosa rompiente del Atlántico sobre la inconmovible pasividad de las rocas, la provincia de Buenos Aires se prodiga en una gama interminable de motivos naturales, que constituyen otros tantos centros de atracción para el turista.

Promover la difusión del conocimiento de las bellezas de la provincia es, esencialmente, desempeñar una importante función social. Porque al trascender el campo meramente individual —que se concreta en el descanso y la distensión nerviosa de cada uno, procurados por el atractivo propio de la región y muy especialmente por la simple contemplación de los motivos estéticos— viene a significar un factor de difusión cultural, cuando no la más eficaz terapéutica colectiva para buen número de males físicos y morales. El resultado de "renovación personal" que se obtiene con el alejamiento periódico de las grandes concentraciones urbanas, suele reintegrar al hombre a su actividad normal con sus fuerzas multiplicadas. Y esa multiplicación de fuerzas repercute benéficamente en todos los terrenos del quehacer humano.

Todos los países civilizados del mundo han comprendido la verdadera importancia que el turismo encierra, como factor de incidencia tanto [illegible]mo económica. Es por ello, que también han entendido que debe [illegible]dinado y estimulado, mediante la armónica conjunción de es[illegible] de entidades oficiales y particulares.

En el ámbito de la provincia de Buenos Aires, es la Dirección de Promoción de Turismo la que —desde su creación en 1948— encara esa delicada tarea de coordinación y fomento.

Con el objeto de conocer por dentro dicha Dirección, y de dar a los lectores una visión panorámica de la importante labor que realiza, el cronista de AUTOCLUB mantuvo una entrevista con su titular, el señor [illegible]or Tocagni.

Ya encauzada la conversación hacia el tema de nuestro interés, interrogamos al director sobre la forma de operar, en la práctica, del organismo a su cargo.

—Esta Dirección de Promoción de Turismo —nos responde— no trabaja en forma aislada en el desempeño de sus funciones específicas. La naturaleza de las mismas determinan la necesidad de mantener contacto y colaboración permanentes entre la entidad y los sectores que —en cada una de las zonas declaradas de turismo— se hallan directamente interesados en el fomento de la afluencia turística regional.

"Es por ello que representantes de la Dirección visitan una por una las localidades incluidas en cada zona, a efectos de establecer contactos directos con las fuerzas vivas del lugar. Con ellas se estudian en forma coordinada los diversos planes promocionales.

"De dichos contactos surgen, además, las Comisiones de Turismo locales, las cuales, una vez constituidas, trabajan en colaboración con esta Dirección. Ello facilita notablemente la celeridad en el estudio y concreción de los diversos planes de promoción turística.

"Además, y con el fin de agrupar a sectores que tienen comunidad de intereses en lo que hace al turismo regional, se ha dado cumplimiento a un vasto plan de congresos zonales, que se seguirán desarrollando en el futuro en forma habitual.

"Merece destacarse, en tal sentido, el positivo saldo que arrojaron los congresos de Luján, Norte y Delta, el de Mar y Sierras —que reunió a representantes de toda la zona atlántica—, y el denominado Cruz del Sud, al que concurrieron delegaciones de toda la zona sud de la provincia.

"Los mencionados congresos se realizan con la presencia de representantes de todos los partidos que integran cada región de turismo. En ellos se hallan también representadas las entidades que, como el Automóvil Club Argentino y el Touring Club de Buenos Aires, se hallan estrechamente vinculadas al problema de la promoción del turismo provincial".

—¿Cuáles son, en el aspecto promocional, los resultados de esos congresos?

—De esas conferencias surge una planificación integral de la promoción del turismo en cada zona. Se ha podido obtener de ese modo la necesaria unidad de criterios para que cada localidad tenga su atractivo especial. Su motivo distinto y particular, capaz de despertar el interés del turista para visitarla.

—¿Podría usted, señor Tocagni, mencionar algunos ejemplos?

—Entre las iniciativas más recientes merecen destacarse la inauguración de la "Semana de la Solidaridad" en Mar del Plata. También la institución de la "Semana de Miramar".

"Igualmente, se halla en vías de concreción la adjudicación del premio "Miss Latinoamérica", cuyo respectivo concurso se realizaría en Tandil. En esta ciudad, recientemente se ha habilitado el Hotel Sierra de la Ventana y —colmando una vieja aspiración de la zona—, se ha procedido a la inauguración del Lago Tandil.

"San Antonio de Areco ha sido declarada "Ciudad de la Tradición Argentina" y se ha establecido en ella un festival periódico: "La Semana de la Tradición", con un plan de festejos en cierto modo equiparables a los de la Fiesta de la Vendimia en Mendoza.

—¿Será mantenido el Festival Cinematográfico de Mar del Plata?

—Efectivamente. El Festival Cinematográfico constituye un importante factor de promoción turística, que ha contribuido a hacer de Mar del Plata una ciudad internacional.

—¿Qué otros proyectos tiene en estos momentos la Dirección a su cargo?

—Se hallan a estudio los proyectos presentados oportunamente por esta Dirección, correspondientes a la urbanización de Punta Mogotes, La Perla y playa de Miramar.

"Este organismo está también realizando gestiones con el Automóvil Club Argentino, tendientes a la puesta en marcha de ambiciosos planes de labor coordinada entre ambas entidades, entre los que figura un vasto programa de construcción de playas de estacionamiento en las localidades turísticas.

—¿En los planes de promoción se otorga preferencia a Mar del Plata o se fomenta en igual medida el turismo en las demás zonas?

—Se procura siempre el fomento armónico del turismo en todas las zonas. Ocurre, sin embargo, que en algunas de ellas son mayores las posibilidades promocionales, porque los sectores interesados, es decir, las fuerzas vivas del lugar, son económicamente más fuertes y ello les permite afrontar planes más vastos y onerosos.

—¿Existen bienes que —como el Hotel Provincial de Mar del Plata— se hallan bajo custodia de la Dirección a su cargo? ¿A cuánto asciende el valor de los mismos?

—Esa cifra oscila en los tres mil millones de pesos.

—¿Y cuánto recauda anualmente la Dirección?

—La recaudación es aproximadamente de cien millones de pesos por temporada. Pero es muy probable que esta cifra sea superada próximamente.

—Tenemos entendido que una de las fuentes de recursos de la Dirección es la contribución que —para fomento del turismo— la ley impone a las empresas hoteleras establecidas en las zonas turísticas. ¿Está usted en condiciones de adelantarnos si van a ser aumentadas las tarifas de hoteles para la próxima temporada?

—Las tarifas de hoteles son renovadas entre los meses de septiembre y octubre de cada año. Se han llevado a cabo gestiones tendientes a obtener de los empresarios hoteleros que no aumenten las tarifas para la temporada próxima. A tal efecto, no sería tampoco incrementada la contribución para fomento del turismo.

—¿La Dirección de Promoción de Turismo puede hacer algo por la solución del trágico problema de la ruta a Mar del Plata?

—Esta Dirección se ha ocupado para que se lleve al terreno de los hechos el proyecto de establecimiento de la ruta Nº 11. Dichas gestiones se continuarán realizando en el futuro, y hasta tanto el problema sea solucionado en forma integral.

Al cierre de la entrevista que el señor Tocagni tan gentilmente nos concediera, le recabamos su opinion sobre AUTOCLUB.

—Por diversos conceptos, cuya enumeración detallada llevaría mucho tiempo, creo que no existe publicación que se le apareje en toda América latina.

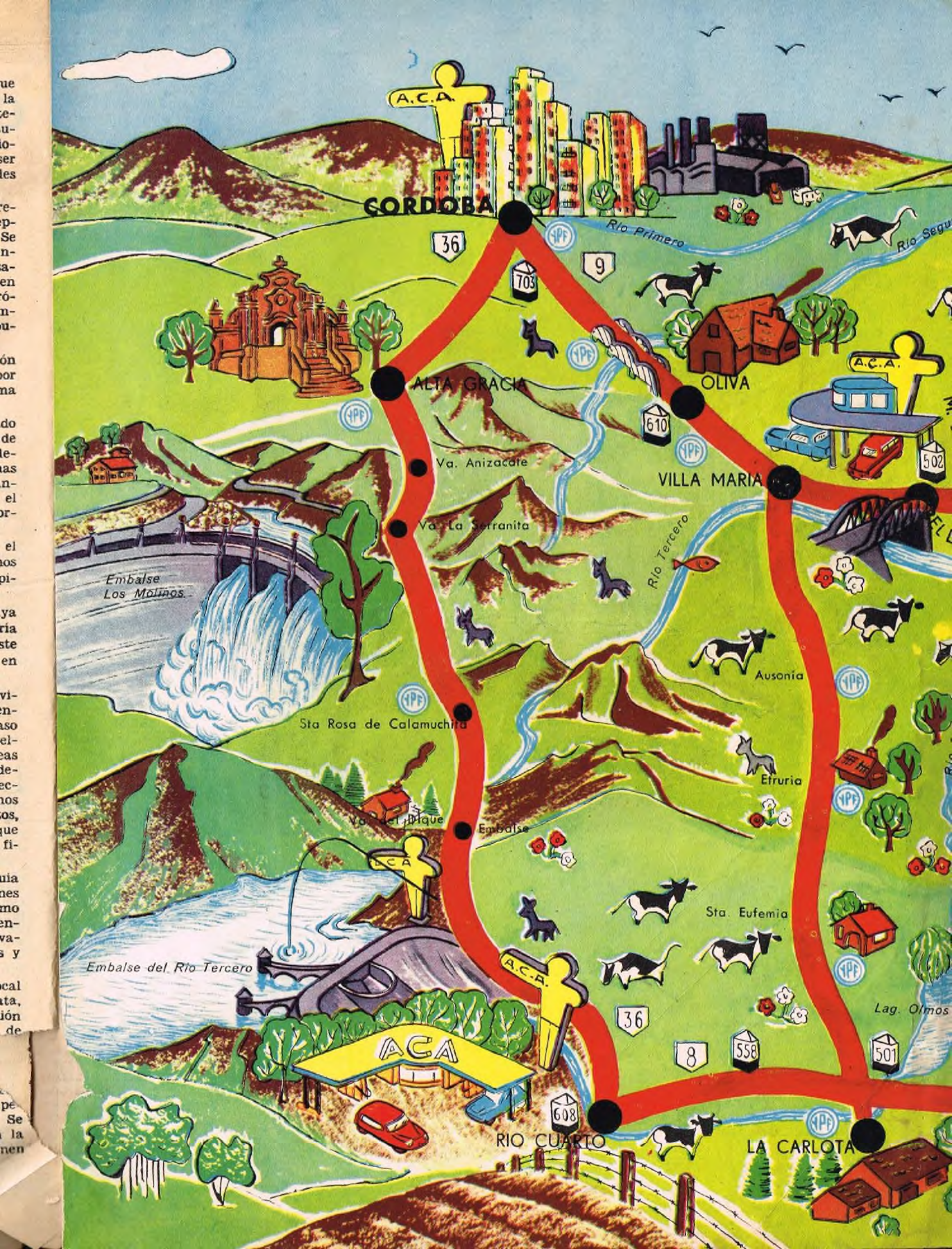
Después, accediendo a una invitación, recorremos las dependencias de la Dirección. Nuestro paso por las mismas nos refleja fielmente la vastedad de las tareas que la entidad desarrolla. Nos detenemos unos instantes en la sección publicidad, donde observamos estanterías repletas de folletos, afiches, planos, mapas, etc., que la institución utiliza para sus fines promocionales.

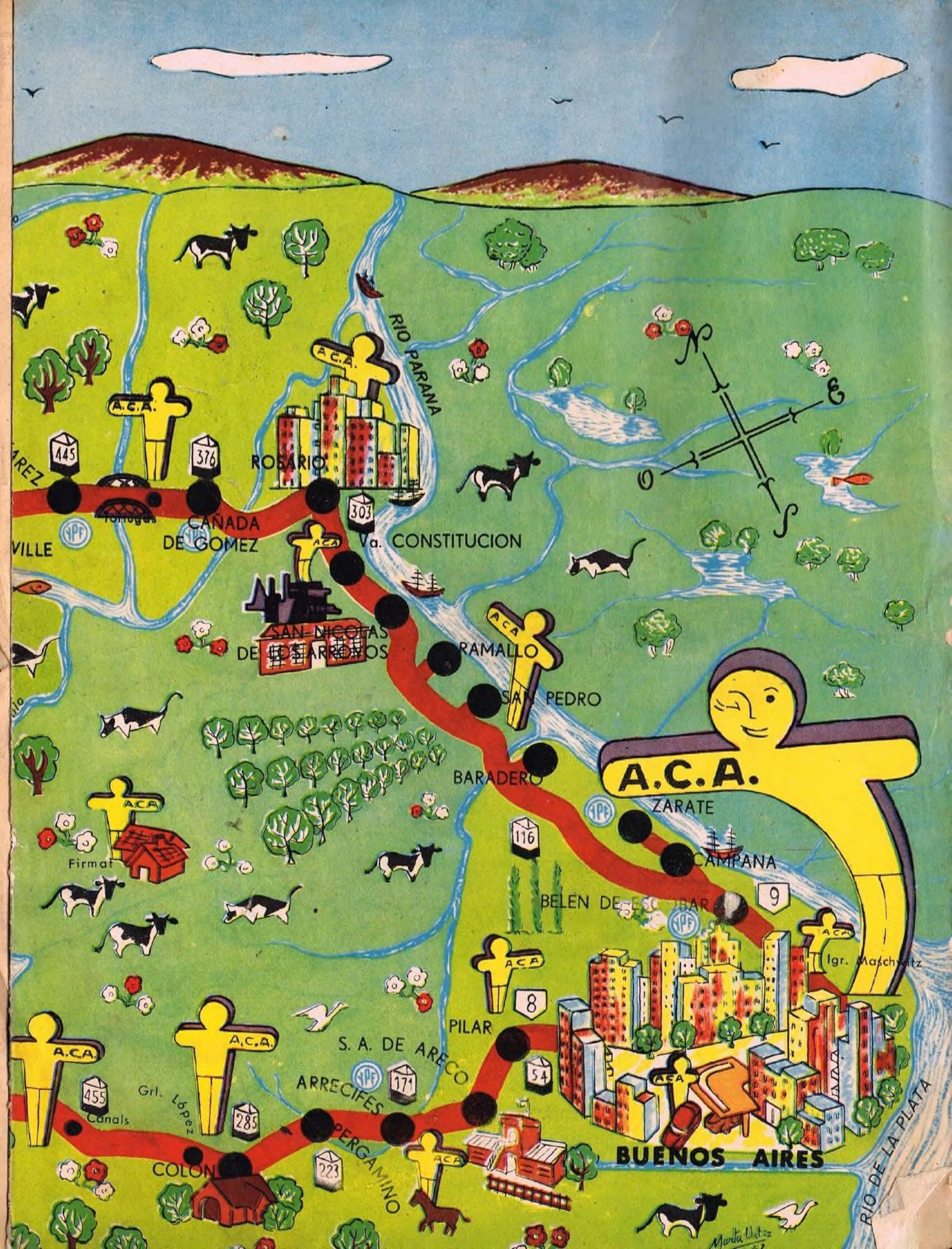
Al despedirnos, se nos obsequia con un ejemplar de "Selecciones Turísticas" y otro de "Turismo Bonaerense", revistas íntegramente editadas por la Dirección, valiéndose de sus propios medios y personal.

A poco de abandonar el local de la calle 9 Nº 984 de La Plata, pensamos que la mejor definición de la Dirección de Promoción de Turismo de la Provincia d[...] nos Aires nos la dio un c[...] dor de la misma, que no[...] mientras recorríamos las dep[...] dencias: "Aquí no se manejan pe[...] sados y frondosos expedientes. Se manejan ideas, que luego, con la colaboración de todos, se ponen inmediatamente en práctica".



La Dirección de Turismo de Buenos Aires estimula la actividad que los núcleos de influencia turística. Esta foto corresponde a las deliberaciones de la Conferencia de Promoción Turística de las zonas Norte y Delta.


A.C.A.
CORDOBA
36
9
703
Rio Primero
ALTA GRACIA
OLIVA
A.C.A.
610
502
VILLA MARIA
Va. Anizacate
Va. La Serranita
Rio Tercero
Embalse
Los Molinos
Ausonia
Sta Rosa de Calamuchita
Etruria
Va. del Dique
Embalse
A.C.A.
Sta. Eufemia
Embalse del Rio Tercero
A.C.A.
36
8
558
501
Lag. Olmos
ACA
608
RIO CUARTO
LA CARLOTA
YPF


RIO PARANA
A.C.A.
445
376
ROSARIO
303
Tortugas
CAÑADA
DE GOMEZ
VILLE
YPF
Va. CONSTITUCION
SAN NICOLAS
DE LOS ARROYOS
RAMALLO
SAN PEDRO
BARADERO
ZARATE
116
CAMPANA
9
Igr. Maschwitz
8
PILAR
S. A. DE ARECO
ARRECIFES
171
54
PERGAMINO
223
285
Grl. López
455
Canals
COLON
Firmat
BUENOS AIRES
RIO DE LA PLATA
N
E
O
S

HAGA TURISMO CON AUTOCLUB

VIAJAR a Córdoba, es allegarse al centro de la República. Reviste ello un excepcional interés por los atractivos de la región y porque allí se centraliza un importante núcleo carretero. Es Córdoba la base para el turismo de mayor aliento hacia lugares más alejados de la Capital Federal.

Por su variada configuración topográfica, Córdoba es un compendio de los más variados climas, pero su contraste y diversidad no son obstáculos para que en su parte serrana, la más pintoresca y más explotada por el turismo, pueda recibir durante todo el año visitantes ávidos de admirar sus paisajes, recorrer sus caminos y evocar en sus monumentos históricos nuestro glorioso pasado y los recuerdos de pretéritas civilizaciones.

"CORDOBA SIEMPRE DE TEMPORADA"

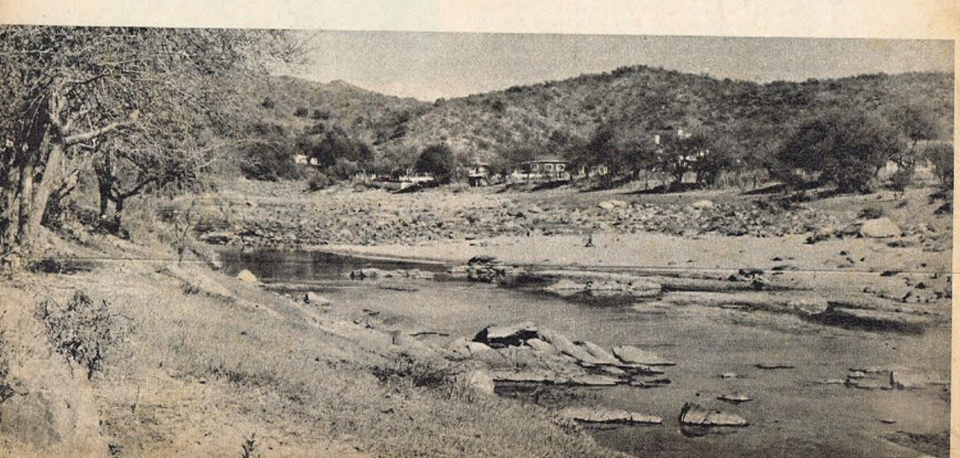
Itinerario actualizado al día del circuito al centro de la república

Por G. A. G. y J. G. F.

Todo ello da fe de la frase feliz del veterano periodista Manuel F. Herrera, actual director de la Dirección Provincial de Turismo, quien en una época ya lejana creó el "slogan" «Córdoba siempre de temporada», que fue firme propulsor de las corrientes turísticas hacia la privilegiada región.

La ciudad de Córdoba está unida con la de Buenos Aires por una red de buenos caminos pavimentados en su totalidad, uno de los cuales, pasando por Rosario, asocia a los tres más importantes centros urbanos del país.

Las alternativas que ofrece este "raid" al centro de la República son numerosas. Cuatro de ellas son las más tradicionales y las más utilizadas. De ellas nos ocupamos en esta entrega de AUTOCLUB, acumulando la máxima información destinada a facilitar el esfuerzo de todos los que viajen en auto hacia





Los turistas que visitan el embalse del dique Río Tercero pueden admirar el imponente espectáculo que ofrece la corriente de agua encargada de alimentar la usina eléctrica local. Es ella la que provee el fluido eléctrico para todas las necesidades de la zona.

Córdoba. La recopilación de datos, ha sido preparada por personal especializado de AUTOCLUB, el que ha recorrido los caminos en toda su extensión, para poder ofrecer a nuestros lectores una nueva carta de ruta rigurosamente actualizada.

CUATRO ITINERARIOS PRINCIPALES

Los cuatro itinerarios a que hacemos referencia, están indicados en la relación que damos aparte, y tienen sus características propias. El más breve es el que se extiende por la ruta nacional Nº 9 y pasa por Campana, San Nicolás, Rosario y Villa María. Pero si éste es breve por distancia, no lo es por tiempo, pues el itinerario que pasa por Pilar, Pergamino, La Carlota y Villa María, tiene la ventaja de eludir los centros urbanos de San Nicolás y Rosario, que demoran el viaje en forma apreciable. Esta segunda alternativa, a pesar de su algo mayor longitud, ofrece zonas despejadas de tránsito, que permiten una marcha regular y a mayor velocidad.

La tercera alternativa es la más extensa, pero, en cambio, la más pintoresca. Incluye en sus etapas Pergamino, Río Cuarto, los embalses de Río Tercero y los Molinos y Alta Gracia. Se desarrolla por hermosos valles y suaves serranías, y, aunque más larga, el atractivo de los diques mencionados y la belleza del paisaje compensan grandemente el adicional esfuerzo. La cuarta alternativa es indicada por la conveniencia según el lugar de partida, pues incluye el trecho comprendido entre las ciudades de Pergamino y San Nicolás.

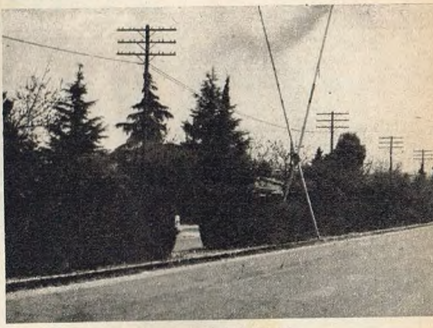
Durante nuestra estada en la provincia de Córdoba, recibimos especiales atenciones y facilitaron nuestra tarea el interventor de la Dirección Provincial de Turismo, señor Argentino Votti, y el director de Turismo de la misma, señor Manuel Faustino Herrera.

"HAGA TURISMO CON AUTOCLUB"

La aparición en las páginas de nuestra revista de esta nueva sección, HAGA TURISMO CON **AUTOCLUB**, creada con el deseo de aportar a los automovilistas que se dispongan a hacer turismo por las mejores zonas de nuestro país, datos e informaciones que hagan más exacto y placentero su viaje, ha sido entusiastamente acogida por nuestros lectores. Muchos son, en efecto, los que nos han hecho llegar sus felicitaciones. Otros, además, nos solicitan la publicación de distintos itinerarios, de acuerdo, como es lógico, con sus preferencias.

Al agradecer esos amables conceptos, queremos expresar que la dirección de AUTOCLUB contempla la publicación, para los números venideros, de otros itinerarios de turismo que, a no dudarlo, habrán de constituirse, también, en un valioso aporte informativo, rigurosamente actualizado, para nuestros lectores.

Como ya lo hemos señalado en nuestro número anterior, todos los datos que aparecen en HAGA TURISMO CON **AUTOCLUB** han sido recopilados por nuestros redactores especializados en giras exhaustivas recientemente realizadas. Sobre la base de esas informaciones, se ha preparado el itinerario gráfico en colores que constituye el motivo principal de esta sección. La plena exactitud de estas informaciones, obtenidas sin escatimar gastos, es una auténtica contribución al desarrollo de nuestro turismo.



El ancho camino que desde la ciudad de Córdoba conduce al cerro Las Rosas, está provisto de un sistema de iluminación fluorescente similar al que existe en las carreteras de Alemania Occidental.

DESARROLLO DEL CIRCUITO AL CENTRO DE LA REPUBLICA CON TODAS LAS INDICACIONES QUE PUEDEN SER UTILES PARA EL TURISTA

La salida de la capital federal se efectuará por la avenida Presidente Figueroa Alcorta, ruta nacional Nº 195 o camino del bajo, avenida Libertador General San Martín. Las distancias en kilómetros, que damos a continuación, son las indicadas en los mojones de la ruta. La 195, hasta San Fernando; de allí a General Pacheco, por la ruta nacional Nº 197, y luego se sigue exclusivamente por la ruta nacional Nº 9

hasta la ciudad de Córdoba. Están incluidos en esta nómina todos los servicios que puedan ser útiles al turista, como también todos los accidentes geográficos que puedan ser ilustrativos, pero recordando siempre que los puentes sobre ríos, arroyos y embalses son, por lo general, angostos y exigen la prudencia del caso.

16 **Olivos.** — Estaciones de servicio del A.C.A. y de Y.P.F

18 Estación de servicio de Y.P.F.

21 **San Isidro.** — Estación de servicio de Y.P.F.

24 **Beccar.** — Estación de servicio de Y.P.F.

27 **San Fernando.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.

En San Fernando termina la avenida Libertador General San Martín, y se deberá doblar hacia la izquierda por la avenida Colón, la cual se seguirá unos 300 metros hasta la avenida Cazón, que se deberá tomar hacia la derecha por 100 metros, y se adoptará seguidamente la calle Almirante Brown, hacia la izquierda, para encontrarse a los 200 metros con un paso a nivel con guardabarrera. Pasada esta barrera, se marcha hacia el frente por la ruta nacional Nº 197, en dirección General Pacheco. Desde San Fernando hasta General Pacheco, las indicaciones se efectúan teniendo en cuenta los mojones de la ruta 197 por espacio de unos 8 kilómetros, y se entra en la ruta nacional Nº 9.

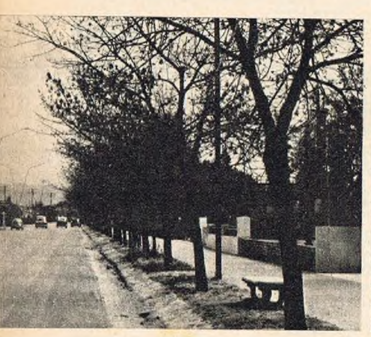
3,6: Estación de servicio de Y.P.F.
6: Estación de servicio.
7: **General Pacheco.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
8: Empalme con la ruta nacional Nº 9. Tomar a la derecha. En lo sucesivo, el kilometraje está indicado por los mojones de la ruta 9.
30: Gomería.
33: Puente arroyo Las Tunas.

CUADRO DE DISTANCIAS

Damos a continuación un cuadro de distancias de los distintos tramos que pueden emplearse para viajar a la ciudad de Córdoba, desde la Capital Federal. Las combinaciones que se pueden hacer serán del agrado de los turistas, ya prefieran los caminos llanos o las suaves ondulaciones y sinuosidades de las serranías meridionales de Córdoba.

1º	Buenos Aires - Campana - Rosario ...	301 Km.
2º	Buenos Aires - Pergamino - Rosario ...	360 "
3º	Rosario - Villa María (Ruta 9)	257 "
4º	Villa María - Córdoba (Ruta 9)	139 "
5º	Pergamino - La Carlota (Ruta 8)	279 "
6º	La Carlota - Villa María (Ruta Prov. 12)	112 "
7º	La Carlota - Río Cuarto (Ruta 8) ...	106 "
8º	Río Cuarto - Córdoba (Ruta 36)	227 "
9º	Buenos Aires - La Carlota (Ruta 8) ..	501 "
10º	Buenos Aires - Pergamino (Ruta 8) ..	222 "

88,5: Acceso a **Zárate** (pavimento). Delegación del Automóvil Club Argentino Estación de servicio de Y.P.F. Gomería. Taller mecánico.
92: Bar
98: Acceso a **Las Palmas.**
100,5: Acceso a **Lima.** Estación de servicio de Y.P.F. Restaurant.
103: Estación de servicio. Bar.
109: Puente en construcción río Areco. Curva muy cerrada.
115: Puente Cañada del Doblado.
116: Acceso a **Atucha.**



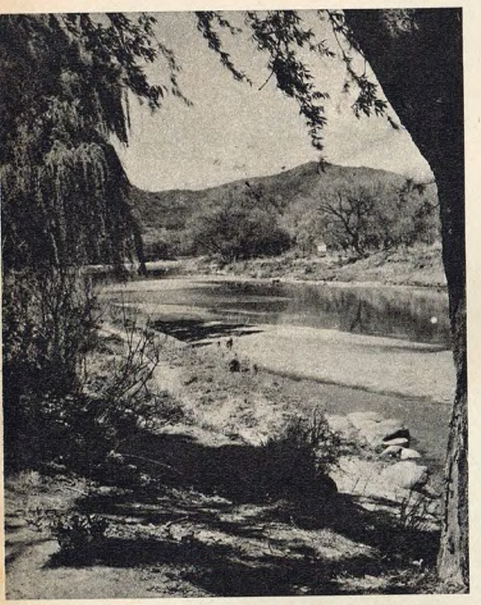



Bien cuidados caminos provinciales vinculan entre sí a las distintas poblaciones de la serranía cordobesa que podemos conocer en el itinerario que AUTOCLUB ofrece en estas páginas a sus lectores.

37,5: Puente arroyo Claro.
38: **Benavídez.** Estación de servicio. Gomería.
39,5: Acceso a Garín.
41: Estación de servicio de Y.P.F. Restaurant.
42: Puente arroyo Garín.
44: **Ingeniero Maschwitz.** — Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Restaurant.
46: Arroyo Escobar. Puente angosto.
48,5: Restaurant.
49,5: **Belén de Escobar.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Delegación del A.C.A.
54: Estación de servicio. Restaurant. Gomería.
55: Restaurant.
56: Restaurant.
59: Puente arroyo El Salado.
60: Puente angosto Río Luján.
60,5: Puente brazo del Río Luján.
64: Puente arroyo Pescado.
69: Acceso a Otamendi.
74: Almacén.
74,5: Estación de servicio.
76: Acceso a Campana. Estación de servicio de Y.P.F. Almacén.
79: Arroyo de La Cruz.
79,8: Puente arroyo de la Pesquería.
86: Acceso a **Zárate**; camino de tierra.
87: Vías del ferrocarril, sin guardabarreras.
88,4: Motel. Restaurant. Estación de servicio de Y.P.F. en construcción

125: Puente a **Cañada Honda.**
128: Acceso a **Alsina.**
142: Acceso a **Baradero.** Restaurant. Gomería.
147: Estación de servicio.
148: Puente **Río Arrecifes.**
149: Puente angosto.
150: Serie de puentes angostos.
150,5: Puente arroyo Tala.
154,5: **Río Tala.** — Estación de servicio "San Pedro" del A.C.A. Restaurant. Auxilio mecánico
162: Cruce con ruta nacional Nº 191 (Arrecifes-San Pedro. Estación de servicio de Y.P.F. Restaurant. Policía Caminera.
163: Estación de servicio.
168,5: Acceso a La Buena Moza Acceso a la Facultad de Agronomía y Veterinaria.
169: Estación de servicio de Y.P.F. Restaurant.
170: Acceso a **San Pedro.** Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
175: Puente arroyo **Espinillo.**
177,5: Restaurant.
183,8: Acceso a Vuelta de Obligado.

191,5: Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Motel en construcción.
197: Acceso a El Paraíso.
202,5: Puente arroyo Las Hermanas.
205: "Rond Point" con ruta provincial Nº 51. Acceso a **Ramallo.**
206: Estación de servicio. Restaurant. Almacén.
213: Acceso a Ramallo. Nafta.
218,5: Acceso a **Sánchez.** Combustibles.
221,5: Estación de servicio. Gomería.
224: Puente arroyo Ramallo.
228: Empalme con la ruta nacional Nº 188. Cruzar el puente, doblar a la derecha y entrar en San Nicolás por el Boulevard Saavedra.
232: Puente elevado sobre ferrocarril.
234: **San Nicolás.** Estación de servicio Y.P.F. Taller mecánico.



El Tajamar de Alta Gracia es un paradisíaco rincón que sorprende al turista por lo frondoso de su centenaria vegetación, la limpidez de su cielo y la belleza de los accidentes naturales del terreno.

Gomería. Restaurant
242: Arroyo del Medio. Policía Caminera.

PROVINCIA DE SANTA FE

242: Estación de servicio del A. C. A. Policía Caminera.
245: Estación de servicio en construcción. Nafta. Restaurant.
247,2: Vías del ferrocarril, sin guardabarreras.
250: Villa Constitución. Estación de servicio de Y.P.F. Restaurant. Gomería.
257,1: Vías del ferrocarril, sin guardabarreras.
257: Empalme Villa Constitución. Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
257.1: Vías del ferrocarril, sin guardaparreras.
259: **Pavón.**
262,5: Puente arroyo Pavón.
268: **Fighiera.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
272,5: Acceso a Posta de San Martín (Est. arroyo Seco).
273: Estación de servicio de Y.P.F. Gomería.
276: Puente arroyo Seco.
279: Combustibles. Gomería.
280: Estación de servicio. Acceso a General Lagos.
283: Estación de servicio en construcción.
285: Pueblo Esther. Estación de servicio.
286: Puente arroyo Frías..
288: Acceso a Alvear.
290: **Villa Diego.** — Estación de servicio. Gomería.
292: Vías de ferrocarril, con guardabarreras.
293: Estación de servicio.
297: Puente arroyo Saladillo.
297,5: Arco de bienvenida a Rosario.
301: Rosario. — Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Boulevard Oroño y 3 de Febrero.
312: Fisherton.
313: Policía Caminera.
314,5: Puente arroyo Ludueña.
317/18: **Funes.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
319: Estación de servicio
327: Acceso a Zabala y San Lorenzo.
328: **Roldán** - Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico; Gomería; Restaurant. Delegación del Automóvil Club Argentino.
340 **San Gerónimo** - Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Cruce de caminos Pujato. La Salada.
351: **Carcarañá** — Estación de servicio de Y.P.F. Gomería. Taller mecánico. Restaurant. Hotel.
353: Río Carcarañá. Recreo del A.C.A.
361: **Correa** — Estación de servicio.
364: Puente elevado.
369: Puente arroyo Cañada de Gómez.
376: Estación de servicio de Y.P.F.
377: **Cañada de Gómez** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Delegación del A.C.A.
379: Vías del F. C. sin guardabarreras.
379: Las Trojas. Taller mecánico. Gomería. Estación de servicio.
391: Acceso a Las Parejas.
396: **Armstrong.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
409: Nafta.
417: **Tortugas.**
419: Estación de servicio del A.C.A. Policía caminera. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
419,5: Puente río Tortugas.

PROVINCIA DE CORDOBA

420,5: Policía caminera.
427: Acceso a **General Roca.** Estación de servicio de Y.P.F.
443: **Marcos Juárez** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Delegación del A.C.A.
446: Estación de servicio. Gomería. Restaurant. Bar.
462: Restaurant.
464: **Leones.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Delegación del A.C.A.
482: **San Marcos.** — Estación de servicio de Y.P.F.
491,5 Acceso a **Monte Leña.**
501: Estación de servicio en construcción.
502: **Bell Ville.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Delegación del A.C.A. Policía caminera.
503: Escuela Nacional de Agricultura.
516: Acceso a **Morrison.** — Estación de servicio de Y.P.F.
530: **Ballesteros.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
543: Acceso a **Ramón J. Cárcano.**
553,5: Vías del F. C. sin guardabarreras.
555: Gomería.
556: Policía caminera.
557/60: **Villa María.** — Estaciones de servicio del A.C.A. y de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
577: Tío Pujio. — Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
578: Puente angosto.
593: **James Craik.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Delegación del A.C.A.
594,5: Curva con vías del F. C. sin guardabarreras.
608,5: Acceso a **Open Door** (Colonia Nacional de Alienados).
610: **Oliva.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
611: Policía caminera.
628: **Oncativo.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería Restaurant.
638: **Manfredi.**
647: **Laguna Larga.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
659: Vías del F. C. sin guardabarreras.
660: **Pilar.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
661: Puente Río Segundo.
662: Policía caminera.
665: **Río Segundo.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
680: **Toledo.**
694: **Ferreyra.**
695,5: Curva cerrada con vías del F. C. sin gurdabarreras.
697: Arco de entrada a la ciudad de **Córdoba.** Filial y estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida General Paz y Humberto 1º.

LAS CUATRO ALTERNATIVAS MAS COMUNES PARA VIAJAR ENTRE LA CAPITAL FEDERAL Y CORDOBA

1º	Buenos Aires - Campana - Rosario - Córdoba	701 Km.
2º	Buenos Aires - Pergamino - Rosario - Córdoba	756 ,,
3º	Buenos Aires - La Carlota - Villa María - Córdoba	753 ,,
4º	Buenos Aires - Río Cuarto - Alta Gracia - Córdoba	834 ,,

POR RUTAS NACIONALES Nº 8 Y 36

Entre Buenos Aires y Río IV se cumple íntegramente por la Ruta Nacional Nº 8. Con salida de la Capital Federal por la avenida San Martín.

El kilometraje está señalado por los mojones de la ruta 12. Cruce de la avenida General Paz.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Se continúa al frente, ya en la provincia de Buenos Aires, por la avenida San Martín hasta el paso a nivel con guardabarreras en la calle Perdriel que se adoptará hacia la izquierda y luego se tomará a la derecha la calle San Lorenzo, pasar la plaza de San Martín y continuar al frente hasta el boulevard 3 de Febrero, doblar a la izquierda cuatro cuadras, y luego a la derecha donde se encontrará la Ruta Nº 8.

19.1: Cruce camino de cintura (Hurlingham a San Isidro).
19,1: Policía caminera.
22,9: Puente Arroyo Morón.
22,9: Entrada a Campo de Mayo.
24,5: Puente Río Reconquista.
26,5: Salida de Campo de Mayo. Estación de servicio de Y.P.F. Acceso a Bella Vista.
. Acceso a Muñiz. Estación de servicio de Y.P.F.
28: Puerta Nº 4 de Campo de Mayo.
31: San Miguel cruce con la ruta nacional Nº 202 (Moreno-San Fernando).
32: **General Sarmiento.**
32,3: Estación de servicio de Y.P.F.
34,5: Cruce ruta nacional Nº 197 y acceso a José C. Paz y General Rodríguez. Estación de servicio de Y.P.F.
39,7: Estación de servicio de Y.P.F.
40: Acceso a Tortuguitas.
41: Restaurant.
41,8: Golf Club Argentino.
42,3: Acceso a **Del Viso** (Cruce Ruta Provincial Nº 26). Restaurant.
44: Estación de servicio de Y.P.F. en construcción.
45,3: Puente arroyo Pinazo.
47: Estación de servicio de Y.P.F.
48,7: Gomería.
49,5: Restaurant.
50: Acceso a Derqui.
50,5: Puente arroyo Burgueño.
52,5: Estrada a Pilar.
53,5: Eestación de servicio de Y.P.F. y de A.C.A.
54: Acceso al centro de Pilar. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
55: Acceso a Pilar.
58,5: Puente Río Luján.
62: **Fátima.**
65,3: Puente arroyo Larena.
66: Desvío con curva. Tomar por la derecha.
67: Cruce caminos Luján-Campana.
67,5: Puente sobre vías de F. C.
68: Acceso a Pavón. Los Cardenales y Capilla del Señor.
76: Policía caminera. Pasado el puesto, desvío con curva. Tomar por la derecha.
77: Robles curce ruta naciosal Nº 192. Acceso a Capilla del Señor. Estación de servicio de Y.P.F. Restaurant.
79: Puente.
81,7: Desvío con curva. Tomar a la derecha.
83,3: Puente arroyo de la Cruz.
91: La Rosada cruce ruta nacional Nº 193. Accesos San Andrés de Giles y Capilla del Señor.
97,8: **Solís.** — Estación de servicios de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería.
98,2: Puente vías F. C.
105: Puente arroyo San Andrés de Giles.
106: Acceso a Vagues.
107: Tres puntees arroyos El Zorro, sin nombre y Vagues.
110: Cruce a San Andrés de Giles.
112: Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
113: **San Antonio de Areco.** — Estaciones de servicio delAutomóvil Club Argentino y de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Cruce ruta provincial Nº 41.
113,5: Puente sobre el Río Areco.
114: Policía caminera.
115: Cruce ruta provincial Nº 41.
117: Puente arroyo Gómez.
118: Puente.
124,5: Acceso a **Duggan.**
133: Acceso a Duggan.
135: Cruce ruta Carmen de Areco-Baradero.
138,7: Puente arroyo Mármol.
143: Arroyo Caguan y desvío hacia la derecha.
144: **Capitán Sarmiento.** — Taller mecánico. Gomería. Estación de servicio de Y.P.F. Restaurant.
150: Puente arroyo Horqueta.
156: Puente arroyo Gómez.
157,5: Cruce caminos a La Luisa e Ing. Moneta. Estación de servicio de Y.P.F.
164,5: Puente arroyo Luna.
166,7: Puente Río Arrecifes.
168,7: Puente arroyo **Helva.**
171: Estación caminera del Automóvil Club Argentino.
173,5: Cruce ruta nacional Nº 191.
176: **Arrecifes.** — (Acceso al centro). Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
177: Puente arroyo del Pueblo.
180: Puente arroyo Cañete.
182: **Todd.** — Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Curva peligrosa.
182,6: Curva muy cerrada.
187,1: Puente arroyo de los Ingleses.
190: **Viña.** — Estación de servicio.
195,1: Puente arroyo Maguire.
197: **Maguire.**
201,8: Acceso arroyo Dulce y Salto.
202: **Villa Da Fonte.** — Estación de servicio de Y.P.F.
203: Acceso Las Violetas, Pujol y Comesa.
206: **Urquiza.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería.
207: Etsación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
212,4: Acceso a Manantiales.
214: **Fontezuela.** Puente sobre vías del ferrocarril.
222: **Pergamino.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Policía Caminera. Cruce con la ruta nacional Nº 188. Seguir a la izquierda por la misma ruta nacional Nº 8.
224: Vías del F.C. sin guardabarreras. Estación de servicio.
248: Acceso a **M. H. Alfonso.**
260: Acceso a **El Arbolito.**
274: Estación de servicio.
276: **Colón.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.

PROVINCIA DE SANTA FE

284: Estación caminera del Automóvil Club Argentino.
285: Puente angosto.
286: Policía caminera.
287: Gomería.
290: Puente angosto.
304: Cruce vías del F.C. sin guardabarreras.
304: **Hugues.** — Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
320: **Santa Emilia.** — Acctso a Elortondo.
324: Cruce vías del F.C. sin guardabarreras.
328: Acceso a Rastreador Fournier.
338: Acceso a Santa Isabel.
341: Cruce ruta Nº 94. Gomería.
345: Cruce ruta nacional Nº 177 y cruce vías del F.C. sin guardabarreras.
366: Cruce vías de ltren sin guardabarreras.
368/70: **Venado Tuerto.** — Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
370: Estación de servicio de .P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
371: Cruce ruta Nº 33 Rufino-Rosario.
393,5: Acceso a Maggiolo. Estación de servicio de Y.P.F.

PROVINCIA DE CORDOBA

408: Acceso a Cávanagh.
410: Acceso a Arias. Estación de serivcio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería.
412: Restaurant.
428: Bar.
431,5: Acceso a **Alejo Ledesma.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
440,8: Acceso a **Benjamín Gould.**
443: Acceso a Colonia Bremen.
446: Cruce con la ruta Nº 26.
455,2: Acceso a **Canals.** Estaciones de servicio del A.C.A. y de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.

(Continúa en la página 93)

AUTOMOVIL, divino tesoro

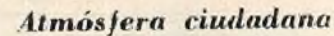
Escribe: Dr. MARCIAL DE GREGORIO
Para AUTOCLUB

LA posesión de un vehículo automotor, como la de la juventud en la conocida frase hecha, es, o puede ser, un "divino tesoro", y esto sin indicios de eufemismo. Y cuesta muy poco demostrarlo.

Es claro que hay ya muchísima gente que tiene conciencia perfecta de ello, pero no es menos cierto que existen, todavía, demasiados dueños que no sacan de sus vehículos todo el "jugo" que pueden proporcionarles, muy especialmente en este momento aún más especial que vive la parte más grande de la humanidad.

Quiero referirme, por ahora, a los privilegiados poseedores de un medio de locomoción propio, privado, que viven y/o trabajan en la Capital Federal, en el Gran Buenos Aires y en un puñado de capitales y ciudades de provincias que siguen de cerca nuestra ciudad-"monstruo" (Dejo expresa constancia de que el calificativo responde a la cruda realidad y no a una figura de corte literario.)

Por lo pronto, voy a efectuar un repaso superficial —e incompleto, por supuesto— de las condiciones de vida que "exige" nuestra "fiera" a centenares de miles de individuos, niños, jóvenes, adultos y ancianos; hombres o mujeres, débiles o fuertes; y pobres o ricos. Porque... ¡cosa rara!, nuestro "monstruo" no deja de atacar al que se exponga al alcance de sus garras.



Atmósfera ciudadana

"El aire que llega a los pulmones se halla constituido por un 20,9 de oxígeno, un 79,02 de nitrógeno, un 0,04 de anhidrido carbónico y el resto por ozono, cripton y neón." "Su humedad oscila entre 5 gramos de vapor de agua por metro cúbico a 0º y 30 gramos a 30º de temperatura...", —dice casi textualmente un viejo y noble trabajo de fisiología que tengo ante mi vista. ¿Creen ustedes, por ventura, que esta fórmula se da en un solo rincón de toda la área capitalina y alrededores?

¡Ni por asomo, estimados lectores! Porque si bien es verdad que hay lugares en los cuales la inventiva y la artesanía humanas, al servicio de los restos del elemental instinto de conservación, han logrado acercarse bastante a ella, no es menos exacto que su cantidad resulta proporcionalmente, por ahora, ínfima. En efecto, toda la gama de aparatos, simples o compuestos, como ventiladores, extractores, calentadores, refrigeradores, acondicionadores, etc., que pueden "fabricar" atmósferas aceptablemente respirables y hasta prácticamente ideales, por razones cuya índole no me toca analizar, solamente se hallan instalados en un número exiguo —siempre proporcionalmente— de locales de trabajo y, sobre todo, de viviendas. Y como, por otra parte, la totalidad de las calles por las que deambulan, a menudo durante horas, infinidad de gente, y la enorme mayoría de los medios de locomoción subterráneos y aéreos que por períodos más cortos la contienen o la "envasan" no pueden ser tocados, por definición o por atraso desidioso, con semejante "varita mágica"

de la depuración, resulta al final que no hay quien pueda respirar aire puro con la continuidad deseable.

Son numerosas las fuentes de contaminación atmosférica y bastante variados los agentes de las mismas. Para ilustración de lo que antecede ahí va una pequeña lista:

Motores a explosión, con su abundante producción de óxido de carbono y, en menor escala, de otros gases provenientes de combustiones incompletas, de los propios combustibles y de sus impurezas. Los que utilizan gas-oil, fuel-oil y otros derivados de la destilación gruesa del petróleo se destacan en tal sentido, especialmente en los casos de deficiencias de funcionamiento que son muy frecuentes y, a veces, difíciles de corregir.

Quemadores de petróleo, leña, carbón, etc., inherentes a otros tipos de motores y otros usos industriales o caseros, imperfectos, mal instalados y, a menudo, pésimamente ubicados, contribuyen "eficazmente" a incrementar los gases tóxicos, alquitranes, etc. El hollín constituye uno de sus "hijos predilectos".



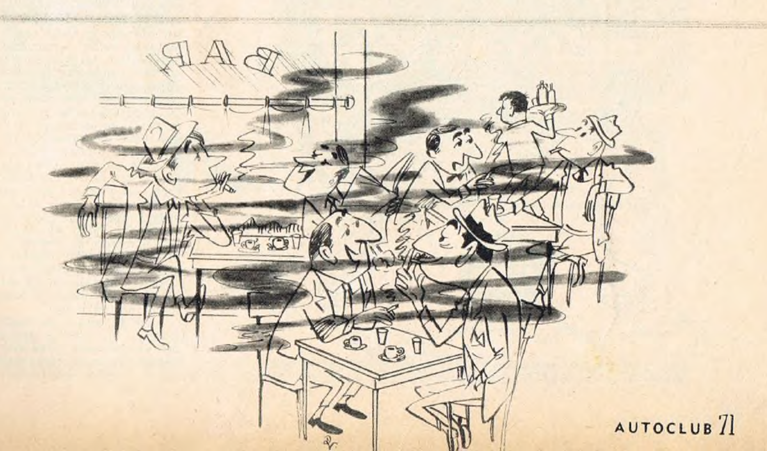
El humo del tabaco, quemado en todas las horas del día por millones de personas fumadoras es, aunque parezca risible, el origen de una contaminación importante en materia de óxido de carbono, hidrocarburos, alquitranes y cenizas menos agresivas, sobre todo al conjuro de aglomeraciones humanas y encierros inconvenientes.

El polvillo atmosférico, abundantísimo, formado por partículas livianas y pesadas de constitución extraordinariamente variada, reconoce como principales fuentes de origen a la presencia de innumerables manipulaciones, industrias y fábricas de poca monta que utilizan cueros, pieles, lanas, maderas, metales y otros minerales. El acarreo, carga y descarga y otras manipulaciones previas de las materias primas que les son necesarias cooperan no sólo en la producción, sino en la movilización del polvillo. Talleres mecánicos, tornerías, carpinterías y otras "ías", aunque contaminan y amenazan con preferencia a los ambientes en que se encuentran, ayudan indirectamente a "ensuciar" la atmósfera general. La industria de la construcción y reparación de edificios y su etapa previa: las demoliciones, aportan "sus granitos de arena"... y de ladrillo... y de cemento... y de cal... y de... Finalmente, las propias víctimas del monstruo enriquecen ese polvillo con su permanente (y fisiológica) eliminación de detritus: descamación de la piel, productos desecados de la salivación, de la excreción de mucus, etc., algunos de ellos con el aporte "interesante" de millones de microbios más o menos inofensivos y... de los otros. La sobrecarga de humedad ambiente es asimismo proporcionada en buena parte por los seres humanos, con su natural transpiración continua y, por supuesto, por calderas de tamaños surtidos, que van desde las pavitas para cebar mate hasta las locomotoras, pasando por las de las tintorerías con limpiado y planchado "a húmedo". Las cuadrillas de mantenimiento de calles y avenidas empeoran bastante la cosa (aunque, entre nosotros, en la actualidad, no con la frecuencia que sería de desear... en otros aspectos).

Luz... Cámara... Sonido...

Hasta ahora se acostumbraba a decir que "el sol brilla para todos". Esto, desde el punto de vista del ciudadano,

(Continúa en la pág.)



APUNTES PARA UNA GUIA DE TURISMO:

EL PRIMER S.O.S.

Por CHAMICO

UNA familia armenia que andaba de "pic-nic" por las faldas del monte Ararat, encontró una botella lacrada y sellada conteniendo un papel. El fuerte olor a vino que éste exhalaba les hizo suponer que venía de muy lejos, ya que no era papel de Armenia. Estaba escrito en una lengua desconocida para ellos.

Observada la carta, que tal resultó ser, por un grafólogo, dijo que pertenecía a un anciano inculto y robusto. Anciano por los arabescos de gusto anticuado que adornaban las iniciales; robusto por lo vigoroso de los trazos, e inculto porque era indudable que al escribirla tenía las manos sucias. Otro grafólogo dijo que el autor de la carta era un borrachón, basándose en la abundancia de eses y en que la palabra violeta se repetía sin ton ni son, lo que demostraba que se hallaba bajo la influencia de la conocida canción báquica.

El documento pasó por muchas manos hasta que llegó a una comisión internacional de sabios, que se abocó a su estudio y traducción. Unos dijeron que estaba escrito en arameo y otros en sáncristo. Ambos bandos debían estar en lo cierto porque la traducción resultó idéntica. Por muchas alusiones que contiene se llegó a suponer que fue escrita por el patriarca Noé.

Yo me inclino a creer que es así, porque lleva al pie la firma de dicho anciano, aunque comprendo que tal conclusión es vulgar y empírica.

La tal botella hizo hablar más a los sabios que si hubiera estado llena del mejor vino. Pero lo único que se puede decir en concreto es que es de vidrio común, verde botella; que en su etiqueta, muy borrada, se puede leer a la derecha: "Envasado... (a. J.)"; a la izquierda se lee: "Volumen neto 750 cm.", es decir, un litro comercial.

He aquí el curioso documento:

"Señor Jehová:

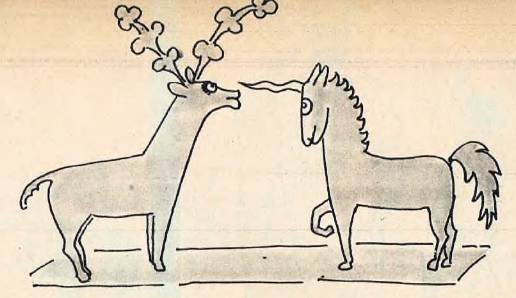
"Muy señor mío y de mi mayor consideración: No habiendo obtenido respuesta a las mil setecientas cartas anteriores que le he remitido por el mismo conducto desde que se dignó elegirme para perpetuar al hombre y demás animales creados a su imagen y semejanza, me tomo la libertad y el vino que contiene el sobre, para recordarle la triste situación en que me ha colocado dándome esta carga pública.

"No insistiré sobre las incomodidades de un diluvio universal, porque es un tema del que hoy en día todo el mundo está bastante empapado. Pero la vida en el Arca resulta muy engorrosa. Le diré, sin ofender a nadie, que los animales se están volviendo cada día más bestias. La paloma y el cuervo no hacen más que disputar por un quítame allá esas pajas, como vulgarmente se dice, aunque aquí se trata de las pajas del nido de la paloma que el cuervo le robó porque está empollando. Yo le dije que no lo hiciera, que quien cría cuervos no gana para ojos de vidrio. Pero él me respondió que no creía en refranes mal traducidos.

"El asunto de la rata me tiene muy preocupado. La pobre quedó viuda del modo siguiente: Resulta que el ratón, su esposo, se pasaba el día haciéndole chistes viejos al gato sobre su futura condición de liebre, y el gato estaba que echaba chispas. Lo comprobé pasándole la mano por el lomo.

"—Hijo mío —le decía yo al ratón—, no confíes demasiado en las inmunidades, pues este gato me resulta un tanto anticonstituciona-





lista. Pero él insistió, y el gato se lo comió. La rata viuda lloró a su difunto; pero, mujer al fin, se enamoró de mi paraguas. Yo los casé como Dios me dio a entender para evitar escándalos, y fruto de esa unión nació el murciélago. No es mal bicho, pero se pasa el día fumando y tira los puchos en cualquier parte, por lo que ya he tenido varias peloteras con mi nuera, la mujer de Jafet, que se desloma por tener el arca limpia. También la vaca le da mucho quehacer en ese sentido.

"Con gran dolor de mi alma he tenido que aplicar la pena de muerte al tiburón, pues se comía a sus congéneres de menor volumen, y a todas mis reprimendas respondía que el pez grande se come al chico y que esa era la sabiduría de los pueblos. Lo agarré por la cola y lo tiré por la ventana. A estas horas ya se debe haber ahogado.

"Pero las más liosas son las mujeres de los animales. Esta mañana la del unicornio le dijo a la del ciervo:

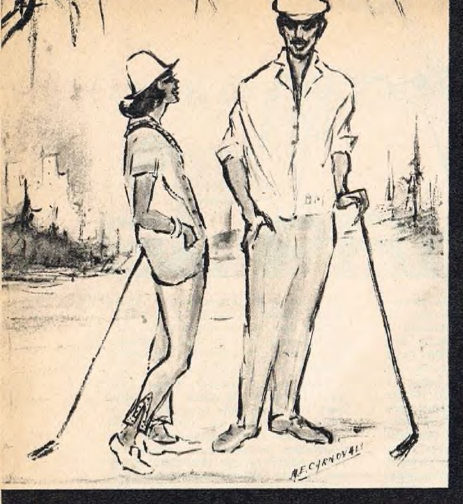
—"No olvide que está tratando con una mujer honrada.

"El otro día me pegué un gran susto, pues noté que en vez de una pareja de elefantes había embarcado cuatro. Pero mis hijos me tranquilizaron diciéndome que era efecto de la bebida. Yo, para que no me perdieran el respeto, les dije que en todo caso sería una ilusión óptica, que es más científica. Pero, la verdad, Señor, es que estoy bebiendo demasiado a causa de esta correspondencia. Necesito varias y vaciar botellas para mandarle mis cartas, y como no soy ningún insensato para echar el vino al agua, como un mal tabernero, me lo tengo que beber, sometiendo mi hígado a un trabajo excesivo, pues desde que cumplí los quinientos años estoy a régimen y no tomo más que siete u ocho litros por comida, ¡y hay días, señor Jehová, en que le he escrito setenta cartas!

"Ya sé que según el Génesis no descubrí el vino hasta después de desembarcar, pero usted sabe muy bien que ese libro está lleno de inexactitudes y que su anónimo autor le atribuye a usted mismo un montón de tonterías que jamás pensó hacer. Además, a usted le consta que si me eligió para perpetuar el género humano y comandar el arca es porque los borrachos tenemos un Dios aparte

"Las malas lenguas dicen que aquí llevamos la gran vida, que Sem no come más que sen-sen, y Jafet con leche. Lo cierto es que para poder vivir hemos tenido que comernos la pareja de chanchos. Pero usted no se preocupe, pues en cuanto desembarquemos y se organice otra vez la sociedad, esa especie aparecerá por generación espontánea y nunca faltarán puercos sobre la faz de la tierra.

"Espero respuesta a vuelta de correo, pues no me habrá metido en el Arca para dejarme morir en la flor de la edad. S. S. S. Noé".





ELLA: Conjunto de pantalón y blusón color petróleo. Alrededor del cuello y en la parte baja del pantalón, lleva trencilla negra con motitas blancas. Calza mocasines blancos; el sombrero forma embudo de paja de seda, también blanco. EL: Pantalón gris claro, camisa blanca, con monograma visible. Gorra del mismo color de la camisa.

1) Pantalón "stretch", color canela, en poplin impermeable. Blusón estampado, fondo celeste. Sombrero de paja, de amplias alas; protegiendo el peinado, pañuelo de seda natural liso, color celeste pálido, que contrasta con el color natural de la paja del sombrero. Calza chatitas. El caballero: pantalón azul marinero, lo mismo el saco; camisa color beige. 2) Malla con escote cuadrado negro, lo mismo que la parte inferior; el cuerpo a rayas negras y blancas. 3) Malla color azul de Prusia, con anchos breteles, para poder practicar esquí náutico.

Valija de Viaje

Por DELIA RAVASIO
Ilustra MARIA E. CARNOVALI

Para AUTOCLUB

DESPUES de una visita a las playa. ligures, de regreso a Génova para descansar y preparar el viaje hacia la riviera norte, se puede realizar otro paseo por la ciudad, pues siempre hay algo interesante que ver.

En esta, como en todas las ciudades europeas, la historia y el arte tienen gran atractivo.

Se puede ver en una calle cercana al centro, las ruinas de la casa donde nació Colón, y la iglesia de Santo Stéfano, donde lo bautizaron. El teatro lírico Carlo Felice, es interesante; también vale la pena conocer el Staglieno, cementerio en las afueras de Génova, ubicado en una colina, desde donde se admira un buen panorama y nos muestra obras de arte, porque algunos monumentos y esculturas de próceres y personas típicamente populares (como Catalina Campodónico, que con la venta callejera de avellanas se costeó en vida su magnífico monumento), son muy buenos, otros un poco exagerados, como la bóveda a la que han dado las características del Duomo de Milán. También se ve el espíritu humano en sus diferentes aspectos: el lugar dedicado a los alemanes muertos en suelo italiano, con monumentos erigidos a personas que eran enemigas y cuyos nombres ni siquiera se conocen y la sección exclusiva para los niños.

Luego de estas visitas, para la que nos hemos puesto un vestido sport de algodon o hilo, regresamos al hotel, cambiamos toilette, sencilla, naturalmente (puede ser un solero con su saquito), para ir a comer a alguna "trattoria", de las que están cerca del puerto, donde hay especialidades que se deben probar, como el stocaffisso o la torta pascualina, rociados con un buen Carpi di Pino.

Por la riviera hacia el norte

Al día siguiente, con unos cómodos pantalones y un blusón, nos dirigimos por la riviera hacia el norte; por ese magnífico camino carretero, pasando por Pegli se llega a Imperia (donde nació Edmundo D'Amicis), continuamos regalando a nuestra vista el cielo azul, reflejado en las transparentes aguas, a las que da su colorido cambiante según las bifurcaciones del camino. Se llega a Alassio, la "Riviera dei fiori". Esta es una localidad balnearia internacional, reparada por una cadena de colinas verdes en distintos matices, en las que se distribuyen con gusto artístico las villas de sus pobladores o veraneantes.

Luego, se llega a San Remo; aquí es necesario quedarse unos días. El lugar lo merece. Tiene de todo: parques, jardines cuidados con esmero, ambiente perfumado por sus flores, un hermoso paseo "Imperatrice" y al término de éste el campo hípico. Hay muchas residencias famosas, alegres y floridas; las callejuelas llevan a barrios medievales. En el centro de San Remo, está "La Via Nuova", donde se encuentran negocios y "boutiques" elegantes, donde no falta nada; artículos personales para ambos sexos, de playa y de vestir, adornos, alhajas bellísimas.

Está también el Casino, que es centro mundano. La playa magnífica, donde se ven mujeres muy bonitas





1) Vestido de noche, en tafetas de seda natural, color negro. El cuerpo, con alforzas hasta las caderas, la falda amplia. Guantes de raso de seda natural color cereza, completan esta "toilette" elegante. 2) De encaje blanco, este vestido. Estola de visón del mismo color. Guantes de raso de seda natural negros. En el peinado y en el hombro, broches de brillantes. 3) Vestido juvenil de broderie, color celeste. Sandalias y cartera de cretona Aubousson. El caballero, smocking gris pizarra.

1) Debajo del saquito, solero con anchos breteles. El conjunto es de shantung de seda natural, color negro con lunares blancos. El detalle que se destaca son los botones de azabache. 2) Vestido con dos tablones, es de algodón blanco con estampado de flores de variados colores. Cartera de paja blanca, adornada con charol; se lleva al hombro. Sandalias de paja blanca y taco bajo.

y gran variedad de mallas y soleros modernos.

Se practican todos los deportes: natación, golf, tiro a la paloma, equitación, y hay una alegre vida mundana nocturna en sus concurridos y elegantes restaurantes y boites.

Continuando en nuestro auto y siempre con vestido sport o pantalones, que para estos lugares son indispensables, y de los que es menester poseer "algunos", para variar, llegamos a Bordighera, un sonriente y florido lugarcito preferido por los ingleses, tanto por la tranquilidad como por la suavidad de su clima también en invierno.

En la Costa Azul

Siguiendo nuestro itinerario llegamos a Ventimiglia, frontera con Niza, pasamos Mentón y nos encontramos en la tan ansiada "Costa Azul". Primero Montecarlo, en Mónaco, lugar de ensueño, flores y fiestas; todo invita a la alegría del espíritu, todo despierta nuestro entusiasmo: el mar, su colorido y serenidad en sus aguas, el sol que parece más luminoso, las confiterías y bares con terrazas al mar; sobre todo los "dîners" del International Sporting Club, lugar moderno, elegante. Cerca el famoso Casino de Monte-Carlo, pero del que no debemos esperar que nos deslumbre, ni compararlo con los nuestros, aunque atrae por sus historias románticas.

Para asistir al International Sporting Club, se debe ir ataviada elegantemente: vestido de noche corto o largo, estola de piel, porque el fresco marino se hace sentir, sobre todo si se cena en la terraza. En la cabeza, adornando el peinado, un broche de piedras, o un moño chato de terciopelo que nuevamente está de moda. Sandalias de lamé o tela del vestido, también de cretona tipo Aubusson; en Italia se encuentran muy bonitas. Los señores también con traje adecuado. Para ir al casino, ópera, ballets o "boîtes" no es de rigor la etiqueta, pero no descuidar la elegancia, ir siempre bien vestida.

En Mónaco se puede visitar una parte del palacio de los príncipes. Se practica deporte náutico: esquí acuático, yachting, etcétera.

De allí a Niza, la capital de "La Côte D'Azur", ciudad maravillosa, de día con su cielo y sol esplendente, y de noche con su magnífica iluminación, que hace más intensa la blancura de sus edificios y calles.

La bella "Promenade des Anglais", con magníficos hoteles como el Negresco y el Ruhl, de gran categoría, estilo francés de fin de siglo, lujosísimos, donde se realizan "dînners" de gala, son frecuentados por personajes del gran mundo: nobles, gobernantes, diplomáticos y artistas célebres.

En la misma avenida hay cómodas sillas, para descansar y ver a los paseantes de diversas razas, algunos típicamente vestidos, de todos los países, orientales y occidentales, y lo más interesante es que esa variedad a nadie llama la atención (salvo a los turistas latinos); es un simple "vive como quieras".

Alrededor de la plaza Massena, hay graciosas confiterías a la calle, de manera que el vaivén del público entretiene, mientras se reposa y se bebe algo agradable.

En Niza se puede hacer una vida magnífica: de día playa o excursiones, de noche conocer las diversiones nocturnas, recorriendo "boîtes de nuit", como Maxim's, Plantation, etc., donde, bebiendo buen champaña se admiran, además de la concurrencia de mujeres elegantes, los alegres espectáculos de varietés con célebres artistas internacionales.

El vestuario apropiado: un traje corto o de coctel; una solera de encaje de color claro, porque estamos en una estación veraniega.

De noche también es interesante hacer en auto la Cornisa Inferior hacia Mónaco; desde lo alto de una gran roca se admira el palacio Rai-

(Continúa en la página 108)

EN el Buenos Aires de antaño, en la Gran Aldea, hasta los mendigos andaban a caballo. Y era esto tan natural y cotidiano para nuestros antepasados que quizá nunca nos hubiésemos enterado si no fuera por algún extranjero estupefacto que resolvió anotarlo. Al fin de cuentas, y dando la razón a nuestros abuelos, ¿por qué un mendigo no ha de andar a caballo? El caballo era para el argentino algo primordial, algo constitutivo, por así decirlo. Materialmente hablando, ser pobre o ser rico significa poseer más o menos cosas, es decir, que la pobreza o la riqueza es algo extrínseco al individuo, y hay que pensar que el caballo aunque no fuera definitivamente intrínseco por lo menos existía en esa zona imprecisa donde limita lo congénito con lo adquirido. El argentino no nacía a caballo —como lo imaginó un viajero locuaz— pero antes que sus piernas adquiriesen la fuerza necesaria para sostenerse y caminar ya se sentaba en el lomo de



EL PUBLICO UBICADO *hasta en el techo de las tribunas, fue reflejo elocuente del interés que despertó la doma realizada en Palermo. Las fotografías obtenidas allí fueron cedidas gentilmente por el domador Alfredo Urruti.*

EL CABALLO FUE EL MAGICO

Por
CIRIACO DIAZ
Para AUTOCLUB

algún caballo manso. Mágico andador de los primeros pasos gauchos.

Y esto tiene más importancia de lo que comúnmente se supone. Si los países, como las señoras burguesas, pudieran ser llevados al psicoanalista, quizá descubriríamos que mucho de lo bueno y de lo malo del país lo debemos al caballo. El médico, luego de vencer la resistencia propia de todo paciente, sabría que en la infancia del país hubo un caballo. Un caballo que aún galopa vigoroso en la pradera olvidada del inconsciente o del subconsciente, como quiera llamársele.

Aquel primer andador no pudo ser un hecho intrascendente, porque desde el caballo el mundo cobra una dimensión distinta. El poeta Juan García Gayo dice: "desde la altura viva del caballo / manso parece el mundo". Así debieron sentirlo, manso y dominable, aquellos hombres que aprendieron a verlo de niños, desde esa altura y dilatada en asombro la pupila.

Pero hoy todo ha cambiado. La calle de tierra donde los mendigos pedían limosna a caballo yace bajo el cemento. Ahora gárrulos pingos "HP" se amontonan inquietos en las esquinas esperando la mirada verde del semáforo.

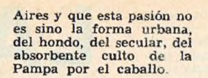
Para el porteño hoy el caba-

ANDADOR DE NUESTROS GAUCHOS

llo aquél es algo espiritual y temporalmente lejano. Hoy caballo representa una tarde de sol en Palermo o en San Isidro y cuatro patas veloces sosteniendo una esperanza, que generalmente termina en un montón de "papelitos" esparcidos en el aire. Otoño del "burrero", que durante la semana irá incubando otra primavera, pletórica de "papelitos" e ilusiones.

Caballo son los titulares de la "sexta" elogiando un triunfador de origen inglés y las columnas prolijas de la página de turf. En el sombrero al aire y el milagro hecho grito en un final "cabeza a cabeza". Es la voz tristona del gran Carlitos Gardel repitiendo una vez más: "si algún pingo, llega a ser fija el domingo / yo me juego entero / qué le voy a hacer...".

Por eso Manuel Gálvez pudo afirmar que las carreras de caballos son la gran pasión de Buenos Aires y que esta pasión no es sino la forma urbana, del hondo, del secular, del absorbente culto de la Pampa por el caballo.



Una antigua y honda pasión argentina

Hace poco, en el local de la Sociedad Rural en Palermo, volvió a realizarse una exhibición de destreza criolla. Hombres de a caballo, que parecían llegados más bien de un pasado distante que de estancias bonaerenses brindaron un espectáculo poco común.

Una multitud entusiasta colmó las graderías y hasta trepó al techo de las tribunas para presenciarlo. En esa multitud había gente de campo, y también hombres de la ciudad; argentinos que sólo galoparon en la pampa redonda de la calesita, argentinos que nunca pusieron su mano en la tabla de un cogote o en el anca lustrosa, ni nunca sintieron, caliente y cercano, el aliento de un pingo de carne y hueso. Pero la emoción y el aplauso ante la viril demostración de destreza gaucha fueron unánimes. Como si nos uniera una honda y antigua pasión en torno al pingo.



CABALLITO DE MADERA *en una esquina cualquiera de Buenos Aires de hoy, réplica moderna de una pasión honda y trascendente. Desde la altura del caballo el mundo tuvo una dimensión distinta para el argentino de ayer.*



COMO TREPANDO AL CIELO *el potro manotea el aire en su afán de derribar al domador Lino Landajo, mientras éste lo castiga con su mano izquierda. Constituyó una verdadera demostración de destreza criolla.*



ANTIGUA PUJA GAUCHA *que dio fama universal a nuestros jinetes. En un esfuerzo distinto pero igualmente tenaz, caballo y jinete luchan uno por desprenderse y otro por mantenerse aferrado.*



LA BUJIA DE ENCENDIDO

SU IMPORTANCIA EN EL RENDIMIENTO DEL MOTOR

Por el Ing. LUIS A. ROURA
Para AUTOCLUB

La bujía de encendido es el elemento del motor destinado a iniciar la inflamación y ulterior combustión de la mezcla de aire y nafta introducida en los cilindros durante el ciclo de admisión, mediante una chispa eléctrica que salta en el preciso momento en que la mezcla está próxima a ser comprimida a un máximo.

La aislación en la bujía

Dicha chispa se produce entre dos elementos metalicos de la bujía, denominados electrodos, cuando se aplica entre ellos una elevada diferencia de potencial, generalmente del orden de los 25.000 voltios. Demás está decir que ambos electrodos están perfectamente aislados por interposición de un cuerpo cerámico, ya que de no ser así la corriente eléctrica pasaría a través del camino más simple, en cualquier punto de su recorrido.

El aislante cerámico empleado en la construcción del aislador debe ser sometido a un proceso de elaboración especial, de modo que soporte sin pérdida las elevadas tensiones de servicio de las bujías, pues, si no, se percibirían fallas de funcionamiento que lógicamente producen como consecuencia inmediata una evidente pérdida de potencia del motor, que no llega a rendir lo que sería de esperar.

Debe destacarse que estas cualidades de aislación deben mantenerse a la perfección para cualquier temperatura de funcionamiento de la unidad, cualidades que dependen tanto de los materiales empleados como de los procesos de elaboración.

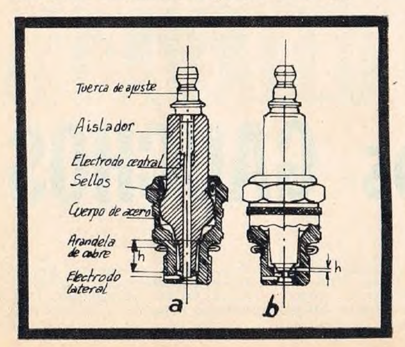
Es indudable que el aislador es tal vez el elemento más importante de la bujía, pues además de las características ya mencionadas, debe poseer una muy buena resistencia mecánica, a fin de resistir sin inconvenientes los violentos "shocks" térmicos provocados por los bruscos cambios de temperatura que se suceden durante la marcha del motor.

No menos importante es el efecto corrosivo de los aditivos que integran los combustibles —como el plomo tetraetilo, por ejemplo— y de los productos de la combustión, en un medio de alta temperatura como la cámara de combustión.

Los aisladores más comunes son los de Corindón, con un elevado tenor de aluminio (80 a 90 % de óxido de aluminio), materiales que son cocidos en hornos especiales a temperaturas que oscilan entre los 1500 y los 2000ºC. Una vez terminados, se templan, y luego son sometidos a rigurosos ensayos de rigidez dieléctrica y conductibildad térmica.

Otros materiales empleados en la construcción de aisladores son la porcelana, la silimanita y la mica, aunque ninguno de ellos logra superar al Corindón.

Por su parte, los electrodos, entre cuyas puntas se produce el salto de chispa, están construidos en aleación especial a base de níquel, siendo sumamente importante mantener la luz correcta entre ellos para obtener un funcionamiento perfecto de la bujía.



En motores muy comprimidos, la luz entre electrodos es la menor posible, a fin de brindar una chispa enérgica que no sea afectada por las grandes presiones reinantes en el interior del cilindro; para estos casos es común una luz de 0,2 a 0,25 mm. Por el contrario, en motores de automóviles utilitarios, en los que la relación de compresión normalmente no es mayor de 7,5 a 1, se utilizan luces de hasta 1 milímetro.

Si bien las bujías son por lo general constructivamente iguales, tanto como para no distinguirse entre sí exteriormente, son en cambio objeto de un diseño especial de su cámara de electrodos según las temperaturas en que deban operar. Es justamente este detalle el que se ha tomado como base para fijar las características de una bujía, según su nivel térmico, denominándoselas frías o calientes, con una serie de gradaciones intermedias.

En todos los casos puede distinguirse fácilmente una bujía de otra según la longitud interna del aislador (ver figura). En efecto, una bujía es fría (fig. 1-b) cuando la longitud interna del aislador es pequeña, es decir cuando lo es también la superficie interior expuesta al calor, el que es rápidamente conducido a través del culote de la bujía hacia la arandela de cobre y de ésta hacia la tapa de cilindros y al agua de refrigeración.

Si, en cambio, la longitud del aislador y por lo tanto el espacio interior son grandes, aumenta la superficie expuesta al calor, por lo que a esta bujía se la denomina caliente (fig. 1-a).

¿Cuándo corresponde, entonces, elegir una u otra? Precisamente ello depende de numerosos factores que en rápida sucesión hemos de analizar.

Desde luego que en un automóvil utilitario el nivel calórico de las bujías lo fija el fabricante del vehículo y en esto no es muy prudente innovar sin una experiencia previa; pero antes de arribar a este punto será conveniente que tomemos como ejemplo un automóvil de carreras, por las condiciones extremas que en todos los casos en él se verifican.

Las bujías en los coches de carreras

La selección de las bujías correctas en un auto deportivo depende de los siguientes factores: relación de compresión del motor, tipo de combustible, tempera-

tura ambiente, humedad ambiente y trazado del escenario de la competencia.

Como es clásico en estos coches, sus motores son fuertemente comprimidos y por ende las temperaturas de su ciclo motriz son mucho más altas que en un motor común, por lo que en este caso corresponde adoptar las bujías más frías de la escala, en un día de alta temperatura ambiente y para el caso de un circuito veloz con pocas curvas. En cambio, si para el mismo circuito y el mismo coche lógicamente, correspondiera una temperatura ambiente muy baja, entonces convendría elegir entre las gradaciones intermedias de la escala térmica, una bujía más caliente para evitar el clásico empastado de bujías, que se pone de manifiesto por evidentes fallas en la marcha del motor que originan pérdida de potencia.

Si el coche en cuestión debiera correr en un circuito muy sinuoso y con declives, las cosas cambian, ya que debe tenerse en cuenta que en estas condiciones deberá frenarse y acelerarse con frecuencia. En efecto, si el coche marcha a buena velocidad y se frena ante la proximidad de una curva, al practicar el rebaje con motor, éste deberá acelerarse para poder colocar una marcha inferior, produciéndose entonces una brusca depresión en la cámara de combustión que provoca el ascenso de aceite lubricante a través de los aros de pistón, empapando las bujías. Veamos lo que ocurre ahora: si la bujía empleada es caliente o bien demasiado caliente, el aceite que la cubre no tardará en carbonizarse bajo la elevada temperatura del aislador y de los electrodos, y como el carbón es, según sabemos, un buen conductor de la electricidad, la corriente, en lugar de saltar entre los electrodos provocando la chispa, se cortocircuitará a través del carbón, provocando una importante merma de potencia.

Si por el contrario se empleara una bujía demasiado fría, la temperatura de ésta no sería suficiente para quemar convenientemente el aceite que la cubre, empastándose cada vez más y provocando pronunciados rateos en el motor.

En este caso, entonces, habría que adoptar una solución de compromiso, eligiendo un grado calórico intermedio hasta obtener el resultado adecuado, cosa que se logra al cabo de varias pruebas en la misma pista.

En escenarios de mediana y gran distancia, como son los de Turismo de Carretera, por ejemplo, la regla general es emplear bujías frías en días calurosos y bujías más calientes en tiempo frío, pues en este último caso, al hacerse más húmeda la mezcla aire-combustible mejora su cualidad antidetonante, pues el agua posee un elevado calor latente de vaporización, absorbiendo al vaporizarse gran cantidad de calor de los cilindros, válvulas, bujías, etc., enfriándose esta última y corriendo peligro de empastarse, si no alcanza el nivel térmico adecuado.

Cuidados adicionales

Por otra parte no debe olvidarse que, si el día es húmedo, también debe corregirse la carburación, pudiéndose aumentar el paso de mezcla, con lo que es posible que la bujía se ensucie y se caliente en demasía al inflamarse el combustible. También ocurre algo parecido si el combustible empleado es a base de alcohol, que si bien tiene la ventaja de ser de por sí frío, exige un mayor paso de mezcla en el carburador, pues su poder calórico es menor que el de la nafta, con el resultado de que las bujías se ensucian y se sobrecalientan al quemarse el combustible dosado, pudiendo aparecer incluso golpeteos, pues la temperatura de preignición de los alcoholes es mucho más baja que la de las naftas ordinarias.

Las bujías tienen la virtud de acusar el correcto o incorrecto reglaje de encendido. En efecto, si se observa la parte interior de la bujía con una lupa se pondrá de manifiesto la falta de punto, cuando se perciba la existencia de pequeñas partículas metálicas, características de la quemadura de pistón (avance excesivo).

También es posible comprobar —por medio de las bujías— la puesta a punto de la carburación, observando el estado del culote al cabo de unas corridas de prueba. Si se aprecia depósito carbonoso significa que la mezcla es demasiado rica, y si adopta un tono blanco azulado la mezcla es pobre. El correcto ajuste encendido-carburación se logra cuando el culote adopta una tonalidad rosada.

En resumen, lo dicho aparenta ser muy complicado; posiblemente el lector así lo entienda, y lo es en realidad, pero requiere más práctica que otra cosa y si nos hemos extendido un poco, ha sido sólo con el propósito de que quien posea un automóvil asigne a las bujías la verdadera importancia que asumen en el conjunto del motor y proceda a su periódica inspección y limpieza.

CONSEJOS PARA AUTOMOVILISTAS

LOS productores de automóviles ya no insisten hoy como antaño en su recomendación de manejar el vehículo recién comprado a bajas velocidades. Más conveniente para el coche parece ser conducirlo a velocidades variables, acelerando en trechos no muy largos, y evitando mantenerlo durante largo tiempo a alta velocidad. Lo que sí es aconsejable, es evitar las frenadas bruscas, que no tardan en deteriorar la superficie de los frenos.

* * *

No es necesario "calentar el motor" durante largo rato antes de arrancar. Es importante, en cambio, manejar con cierta lentitud durante los primeros minutos, para permitir que el aceite llegue a todas las partes críticas de la máquina.



3 VALLAS DEBE VENCER NUESTRA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL

Por ARTURO PELLET
Para AUTOCLUB

UN hombre de espaldas gruesas y cabellos color de plata, que cargaba a su familia en un Renault de preguerra, nos preguntó en la playa de estacionamiento del club: ¿Qué pasa con la industria automotriz? ¿Acaso está perdiendo aliento? Esta pregunta es la cuestión del momento en las calles de Buenos Aires.

Cómo va la industria del automóvil

Hecha la pregunta, aquí va nuestra respuesta. Las máquinas y engranajes de la industria automotriz no están empastados; pero existen problemas urgentes a resolver.

Es que para consolidar este complejo económicosocial y desarrollar al máximo la potencialidad de nuestras plantas de montaje, hay que plantearse ahora mismo y sobre la marcha los problemas aún no resueltos, que están trabando el normal crecimiento de la industria.

Tres vallas

Tres vallas tenemos que saltar con espíritu combativo, para alcanzar una victoria decisiva en la esfera de los negocios automovilísticos y retomar el ritmo de producción del año pasado.

La primera valla es la indecisa política económica del gobierno nacional, determinada por una crisis de valores que no es del caso considerar en esta nota, y una inadecuada previsión de nuestra capacidad financiera, factores de perturbación que nos llevaron a la crisis de confianza, que actualmente nos domina. Crisis que, por otra parte, paralizó durante cuarenta y cinco días a la industria del automóvil (1), entre abril y mayo del corriente año.

Esta paralización alcanzó a los planes de producción previstos y a los proyectos de expansión económico-financiera; y aunque posteriormente fueron puestos en marcha, no han retomado aún el ritmo acelerado de los dos primeros años. Es que todas estas perturbaciones habían planteado por primera vez la aludida crisis de confianza en el campo de la industria automotriz. Sus síntomas son una evidente retracción de las inversiones extranjeras y la adopción de cautas medidas en la economía de las empresas.

Para completar este diagnóstico hay que reconocer otro síntoma: la retracción de la demanda en el mercado de ventas.

Las otras dos vallas

Estos síntomas de crisis en el mercado automotor ya nos están indicando otras dos causas de fácil radiografía: nos referimos a la iliquidez y a la falta de divisas.

La iliquidez

Contrariamente a lo que algunos economistas creen, esta iliquidez empuja a la industria automotriz a una situación crítica y no es aquélla la que por medio de sus líneas de financiación contribuye a crearla. Es otra de sus víctimas, y no el verdugo.

Prueba de ella es el funcionamiento del crédito automotor. El público al prestar su dinero a las entidades financiadoras, lo retira de depósitos bancarios, preferentemente inmovilizados. Estas empresas financiadoras lo prestan a los usuarios para que paguen a los agencieros. Y estos a su vez utilizan el dinero recibido para abastecerse de las unidades que luego venden. Por último, los industriales lo reinvierten en elementos de producción o bien lo convierten nuevamente en depósitos bancarios. Es decir, que en ningún momento se inmoviliza este dinero que en dinámico círculo va invirtiéndose y reinvirtiéndose para acelerar la actividad productiva del automóvil.

El problema de las divisas

La escasez de divisas también afecta a la economía de las empresas, ya que un alto porcentaje de las partes que integran el automóvil nacional son importadas de Europa Occidental y Estados Unidos. En 1961 las importaciones correspondientes a la industria automotriz sólo alcanzaron a 113,5 millones de dólares sobre un total de 1.400 millones de dólares invertidos en compras en el exterior. Ahora bien, de estos 113,5 millones, el 35% fue financiado con créditos extranjeros, por lo cual la salida de divisas se redujo a 78,8 millones de dólares durante un año en que se trabajó a todo pulmón construyendo y repartiendo riqueza.

Aun cuando este año se ha reducido el apoyo crediticio del exterior, todavía una buena parte de nuestras inversiones en divisas está siendo financiada por la banca internacional. Por otra parte, la producción nacional de partes y piezas ahorra al país anualmente 165 a 200 millones de dólares.

El problema en cifras

Es que con la industria automotriz están en juego muchas cosas y muchas cifras. En términos humanos, da trabajo directa o indirectamente a 172.000 operarios, técnicos y obreros, y en términos económicos representa **15.702** millones de pesos que ingresan al fisco en concepto de cargas y gravámenes (año 1961).

Significa también el 5,3 % de la renta nacional y el 15 % de la producción manufacturera en su conjunto, y **19.435** millones de pesos en inversiones de capital fijo y en curso de realización.

Todo esto es la industria automo-

PRODUCCION DE AUTOMOTORES DE PASAJEROS Y UTILITARIOS

(Hasta 1.700 kg.)

	Núm. de unidades
Diciembre de 1961	11.280
Enero de 1962	10.938
Febrero	9.967
Marzo	8.600
Abril	8.980
Mayo	9.495
Junio	9.880
Junio de 1961	29.645
1er. semestre de 1962 ..	57.838
1er. semestre de 1961 ..	70.312

triz y por todo esto es que nos preocupamos al ver disminuir las cifras de producción en el primer semestre de este año.

Las cifras en el primer semestre

La producción de automóviles y y otros vehículos utilitarios ha disminuido sensiblemente en el primer semestre de este año, en relación con la registrada en igual período del año anterior. En términos económicos comprobamos que las 57.838 unidades que salieron de fábrica en estos primeros seis meses del año contrastan negativamente con las 70.312 producidas el año anterior en el mismo período.

Esta retracción en la producción seriada no nos permite ser tan optimistas como antes. El año pasado se cumplió prácticamente con los planes de producción previstos, hecho que incrementó el parque automor en 138.324 unidades. Pero este año la situación es distinta. Se había programado un plan de 213.185 unidades, pero las cifras parciales de estos primeros seis meses indican un señalado estancamiento, ya que se han mantenido oscilando de enero a julio alrededor de las 9.000 unidades mensuales y no se ven perspectivas de que las cosas cambien radicalmente (ver cuadro adjunto).

Sin embargo, acelerando el ritmo de trabajo para cumplir con el 80 % de los recargos, las quince fábricas actualmente en funcionamiento podrán aumentar en un 20 % las cifras del primer semestre y repetir así las cifras totales de producción del año pasado. Estas cifras estacionarias reflejan no sólo el retardo que han sufrido los planes, sino también la declinación de las ventas, que están colocando a la mayoría de las empresas en una posición muy cautelosa.

Las ventas

El mercado automotor se halla dominado por una fuerte corriente de retracción. La ya señalada iliquidez de la plaza y la incertidumbre del público sobre el rumbo que tomará nuestra economía en los días por venir afectan las operaciones de compra venta. Es que el comprador potencial del automóvil prefiere mantener en reserva los fondos de que dispone, esperando que haya más seguridad para sus inversiones o bien invierte, pero en otras actividades.

El problema más grave que está soportando actualmente el concesionario, es el derivado del impuesto a las actividades lucrativas, ya que absorbe un porcentaje muy elevado del neto de las utilidades que deja la venta de una unidad.

Esta política impositiva aleja al gran público del automóvil argentino en un mercado que, como el nuestro, está aún muy lejos de su punto real de saturación.

Perspectivas en el horizonte

A pesar de todo, se vislumbran perspectivas alentadoras. El actual equipo económico ha logrado reavivar la cooperación financiera en el exterior, que sin duda se materializará a breve plazo en nuevas líneas de crédito para nuestras empresas financiadoras. Por otra parte, la compensación de deudas entre las reparticiones y de éstas con las entidades privadas y el blanqueo de capitales, facilitarán una rápida solución para la economía de las empresas.

Estas perspectivas son buena moneda para la esperanza. Pero no debemos engañarnos esperando todo del Estado protector. El esfuerzo debe ser compartido, por lo cual proponemos que se establezca un sistema permanente de consulta, con participación de funcionarios y representantes de las cámaras industriales (que podrían formar una especie de Comité Argentino de la Industria del Automóvil). Y mientras se estudia y planifica una solución integral del problema, creemos que sería conveniente no innovar en materia de recargos y divisas.

También es imprescindible que prescindamos de las fantasías y adaptemos los planes de producción a la capacidad de absorción económico-financiera del mercado. Todas estas claves nos irán despejando el camino hacia una producción seriada de gran volumen, que es la única posibilidad cierta de poner el automóvil argentino al alcance del hombre de trabajo.

(1) Contribuyeron a crear este malestar tres medidas del P. E. Nacional: la suspensión de los certificados de divisas (ya levantada), el aumento de los recargos "ad valorem" y el nuevo impuesto a las ventas.

EMPRESAS PRODUCTORAS	PRODUCCION (en unidades) Efectiva			Programada	
	1960	1961	1962	1963	1964
1 Ford Motor Argentina S.A.	12.504	12.650	23.000	38.300	60.500
2 General Motors Arg. S.A.	11.056	14.468	23.000	33.000	51.000
3 Fevre y Basset Ltda. S.A.	4.000	6.000	18.600	24.000	28.200
4 Industrias Kaiser Arg. S.A.	33.205	43.260	50.230	59.330	59.330
5 Los Cedros S.A.	2.527	984	2.800	3.100	3.500
6 Siam Di Tella Automotores S.A.	4.102	14.000	16.900	20.700	25.100
7 Fiat S.A.	4.240	11.571	14.000	20.000	25.000
8 I.A.F.A. (bajo licencia Peugeot)	1.912	5.001	9.300	13.000	18.500
9 Citroen Argentina S.A.	1.100	5.800	10.000	15.100	21.000
10 Industria Automotriz Santa Fe S.A. ..	904	3.050	5.195	6.000	7.000
11 Mercedes Benz Argentina S.A.	3.250	3.700	4.310	4.800	1.800
12 Autoar S.A.	1.366	2.371	4.000	5.000	6.000
13 Isard Argentina S.A.	—	3.423	8.500	9.500	10.000
14 Dinfia - Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas	3.704	5.600	6.100	6.800	7.500
15 Cisitalia Argentina S.A.	—	246	1.250	1.250	1.250
TOTALES	87.960	138.324	213.185	278.380	348.780

FUE CELEBRADO EL DIA DE LA INDUSTRIA EN LA PLANTA DE IKA

CON la asistencia del interventor federal en la provincia de Córdoba, ingeniero Rogelio Nores Martínez, de otras altas autoridades nacionales y provinciales y de representantes de diversas entidades vinculadas de una u otra forma al quehacer industrial argentino, se realizaron los actos correspondientes a la celebración del "Día de la Industria".

Los mismos, que tuvieron lugar en la planta que Industrias Kaiser Argentina posee en la ciudad de Córdoba, dieron comienzo con la iniciación de los "Juegos Deportivos Interindustriales", en los que participaron representaciones de diversas empresas del país y que se desarrollaron durante toda la jornada.

Con posterioridad se procedió a la ceremonia de colocación de la piedra fundamental del "Monumento en Homenaje al Desarrollo Industrial Argentino". En tal oportunidad, y luego de la bendición a cargo del arzobispo de Córdoba monseñor Ramón J. Castellanos, hizo uso de la palabra el ingeniero Nores Martínez, quien destacó la trascendencia del acto que se celebraba.

Luego de la inauguración de la "Avenida de la Industria" y de la sucursal "Santa Isabel" del Banco de la Provincia de Córdoba, se dejó oficialmente habilitado el "Instituto IKA", escuela industrial del ciclo superior para estudiantes de todo el país.

Poco después del almuerzo ofrecido a las delegaciones, tuvo lugar el acto en que se inauguró la moderna planta de Galvanoplastia de Industrias Kaiser Argentina. Los concurrentes recorrieron las extensas instalaciones de la misma, interesándose acerca del funcionamiento de sus diversas dependencias.

Al cierre de la jornada de festejos, se recibieron monografías para el Concurso de Periodistas y se entregaron premios correspondientes al de monografías para estudiantes de arquitectura y bellas artes.

Luego de la entrega de premios a los ganadores en los juegos deportivos, y a los del concurso de Calidad, quedaron clausurados los actos celebratorios con un lucido número de música y "show" ofrecido en el salón comedor de Industrias Kaiser Argentina.

El Automóvil Club Argentino adhirió a la celebración del "Día de la Industria" y estuvo representado por su presidente, Dr. César C. Carman.

El arzobispo de Córdoba, doctor Ramón J. Castellanos, en el momento de bendecir la piedra fundamental del monumento al Desarrollo Industrial Argentino a levantarse en la planta de IKA en la mencionada provincia.

El doctor César C. Carman, presidente del A.C.A., funcionarios, periodistas e invitados durante la visita a la planta del IKA en Córdoba.



LEYES Y REGLAMENTOS FUNDAMENTALES PARA EL TRANSITO

CODIGO DE TRANSITO PARA LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

(Continuación)

TITULO IV
DE LA CIRCULACION

Art. 17. — **Sentido de la circulación.**

Los vehículos marcharán por las calles en el sentido establecido por las respectivas ordenanzas, de acuerdo con el señalamiento existente; en ambos sentidos, cuando no existiera disposición en contrario o no hubiere señal indicadora.

Esta disposición no rige para los vehículos de bomberos, ambulancias de la asistencia pública y policía federal en servicios de urgencia.

Art. 18. — **Forma de adelantarse a otro vehículo:**

a) Para adelantarse a otro vehículo que marche en el mismo sentido, deberá tomarse la izquierda de éste, con las debidas precauciones.

b) El vehículo que se adelante a otro no deberá retomar su línea de marcha, sino después de haber dejado suficiente distancia entre ambos.

c) Constituyen infracciones graves contra la seguridad:

1. Adelantarse por la derecha o pedir paso por ese lado.
2. No desplazarse hacia su derecha, cuando se le pida paso, salvo el caso que deba efectuar maniobras previstas en este código.
3. Aumentar la velocidad cuando otro vehículo comienza a adelantarse en forma correcta.
4. Adelantarse a otro vehículo en el momento en que éste efectúe la misma maniobra con respecto a un tercero cuando el ancho de la calzada no permita el paso de tres o más vehículos marchando en el mismo sentido.
5. Adelantarse a otro vehículo en puentes y túneles, al atravesar vías férreas, en bocacalles, encrucijadas, curvas, cunetas y cuando perturbe la marcha normal de los demás vehículos o constituya peligro para la seguridad.

Art. 19. — **Vehículos que se cruzan al circular en sentido contrario:**

Los vehículos que transitan en sentido contrario, al cruzarse observarán las siguientes reglas:

a) Cada vehículo conservará rigurosamente su derecha.

b) Si la calzada estuviera parcialmente obstruida, tendrá prioridad de paso el vehículo que tenga libre su franja de circulación.

Art. 20. — **Virajes y circulación giratoria:**

a) **Virajes:**

El conductor que para entrar a otra vía pública, deba girar hacia la derecha o izquierda, tomará la franja más extrema de la calzada de su derecha o izquierda, según el caso, por lo menos 30 metros antes de iniciar la maniobra, adoptando las debidas precauciones.

b) **Circulación giratoria:**

En toda bocacalle o encrucijada donde existan rotondas, plazoletas o construcciones análogas y no haya autoridad o señal que dirija el tránsito, se adoptará la "velocidad precaucional" —inferior a la mitad de la máxima autorizada— y los vehículos marcharán de modo que tales obstáculos queden siempre a su izquierda.

Art. 21. — **Prioridad de paso:**

a) El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en todos los casos reducir la velocidad al límite fijado y tiene la obligación de ceder espontáneamente el paso a todo vehículo que se presente por su derecha, excepto en las avenidas en las que rige la prioridad de paso en favor del que las circula.

PERIODISTAS Y CONCESIONARIOS VISITARON LA PLANTA DE PEUGEOT



Periodistas y concesionarios especialmente invitados recorren la importante planta industrial que I.A.F.A., Industriales Argentinos Fabricantes de Automotores, tiene instalada en el kilómetro 37,5 de la ruta a Mar del Plata, para la producción de los automóviles Peugeot. Los visitantes fueron informados de que la radicación y adquisición de equipos en el exterior ha demandado ya unos cinco millones de dólares y que las inversiones a realizarse en el próximo bienio asciende, por este concepto a treinta y cinco millones de igual moneda.

Cosas y Casos del

NOVEDADES

BUICK también entrará, en 1963, en el campo de los automóviles deportivos o, como algunos los llaman "personales", con el nuevo Riviera. Conocido inicialmente como modelo 715 en el Centro Técnico de la General Motors, cuando estuvo listo se lo denominó de aquella manera y, lógicamente, competirá con el Thunderbird de la Ford. Se trata de un dos puertas "techo duro", de 116 pulgadas entre ejes, equipado con el motor más grande producido por Buick: el de 465 pulgadas cúbicas de cilindrada. Sus líneas son de corte italiano y tanto el frente como la parte posterior se parecen algo al La Salle de 1940. Su capot es extra bajo y lleva ruedas livianas, fabricadas por Daytona.

* * *

Ford abandonó definitivamente el propósito de fabricar el Cardinal, un compacto pequeño, de cuatro cilindros, para competir con el Volkswagen. Con ese motivo canceló el pedido de herramientas formulado para producir el cochecito, y al día siguiente de conocerse aquella decisión, también General Motors dejó sin efecto un proyecto similar, transfiriendo los 125 ingenieros y proyectistas que estaban trabajando en aquél, a otras secciones.

* * *

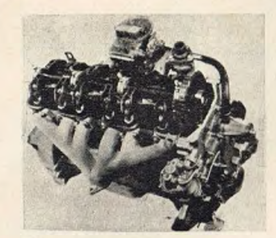
Tampoco habrá mayores cambios en el campo Ford, salvo alteraciones en la ventanilla trasera, frente e interiores. No se suministrará más el motor de 292 pulgadas cúbicas de cilindrada, el que será reemplazado por un nuevo ocho, de 260, con el que se equipará la serie Fairlane.

* * *

Como puede apreciarse, la industria norteamericana se mostrará conservadora en 1963 y, seguramente, las sorpresa aparecerán en 1964. Thunderbird, Continental e Imperial también seguirán esa misma tendencia conservadora.

* * *

No dejó de llamar la atención la circunstancia de que Willys construyese un motor con árbol de levas a la cabeza, de baja velocidad, para su línea utilitaria. Se trata de algo realmente novedoso, pues en los Estados Unidos ese tipo de motor no se fabrica en serie. El del Willys es un seis cilindros, y la empresa señala que tuvo en cuenta, para producirlo, las siguientes ventajas: cámaras de combustión hemisféricas y válvulas inclinadas, que proporcionan más agilidad, suavidad y economía. Al mismo tiempo se logra una refrigeración más efectiva para las válvulas de escape, prolongándose su duración. Se asegura que en esta unidad el costo de mantenimiento es mínimo.



El nuevo motor Willys, con árbol de levas a la cabeza.

EL NUEVO RENAULT GORDINI

La versión Gordini del Renault, conocida hace pocos días en el país, ganará seguramente el favor del público por una razón fundamental: su caja de velocidades de cuatro marchas hacia adelante, que facilita la conducción y permite un mejor aprovechamiento del motor. Por supuesto que no es esta la única característica sobresaliente del coche, producido por Industrias Kaiser Argentina, pues a la ya mencionada de la caja de cambios se suman su mayor potencia; la tapa de cilindros de aluminio y el carburador distinto al de Dauphine. Esto en cuanto a la parte técnica, mereciendo destacarse, en otros aspectos, sus lujosos interiores, los asientos delanteros reclinables y el agradable tratamiento exterior. Digamos, finalmente, que el nuevo modelo sorprende vivamente, al conducirlo, por su docilidad y aceleración.



¿RAPIDOS, NO?

DURANTE algunos años, los fabricantes norteamericanos se impusieron una tregua en el campo de la velocidad y la potencia e inclusive se abstuvieron de hacer propaganda sobre ambos temas al anunciar sus respectivas marcas. Pero repentinamente el acuerdo quedó roto, y éste es el momento en que los tres grandes han reincidido y, consecuentemente, vuelto a dejarse llevar por el deseo de proporcionar ciertos tipos de coches muy rápidos y potentes. Quizá esa determinación la haya impuesto el mismo público comprador, tentado por los "fuori serie" o por los automóviles sport europeos y aún por la inquietud de muchos entusiastas que, especialmente en la zona de California, son maestros en el arte de sacarles kilómetros de velocidad extra a los vehículos de serie.

A manera de ratificación de cuanto dejamos expuesto damos a continuación un detalle de algunos de los coches más rápidos actualmente en producción en la Unión:

Corvette

Motor V8 de cinco litros de cilindrada; inyección Rochester, 360 H.P.H. a 6000 revoluciones por minuto, con una relación de compresión de nada menos que 11,25 a 1. Caja de comando en el piso, de cuatro marchas hacia adelante o powerglide.

Tabla de aceleración

0- 50 Km., en 2,4 segundos
0- 70 Km., en 3,9 segundos
0-100 Km., en 5,9 segundos

Velocidad máxima en directa: 215 kilómetros por hora.

AUTOMOTOR

Por
AUGUSTO
DE
MURO
Para AUTOCLUB

Chevrolet Impala, coupé 2 puertas

Motor V8 de 6300 c.c.; dos carburadores con múltiple de admisión de aluminio; 409 H.P. a 6000 revoluciones por minuto. Relación de compresión: 11,25 a 1. Caja de comando en el piso, sincronizada de cuatro marchas hacia adelante. También se suministra caja mecánica de tres velocidades o con Powerglide.

Tabla de aceleración

0- 50 Km., en 2,8 segundos
0- 75 Km., en 4,4 segundos
0-100 Km., en 6,3 segundos

Corvair Monza Spyder

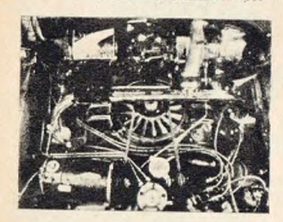
Motor de 6 cilindros horizontales y opuestos, montado atrás, de 145 H.P. a 4400 revoluciones por minuto, con una relación de compresión de 8 a 1. Sobrealimentado por compresor General Motors, caja de comando en el piso, de cuatro marchas hacia adelante o Powerglide.

Tabla de aceleración

0- 50 Km., en 4 segundos
0- 75 Km., en 7,2 segundos
0-100 Km., en 12,1 segundos.

Dodge Ramcharger 413

Motor V8, de seis litros y medio de cilindrada; dos carburadores con múltiple de admisión especial; 410 H.P. a 5400 revoluciones por minuto; relación de compresión 11 a 1. Caja de velocidades con comando en el piso, automática o mecánica, a elección.



Ubicación del sobrecargador en el Corvair de 6 cilindros opuestos enfriados por aire.

Tabla de aceleración

0- 50 Km., en 2,7 segundos
0- 75 Km., en 4,3 segundos
0-100 Km., en 5,8 segundos

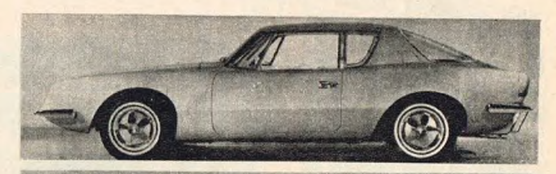
NUEVO COCHE DEPORTIVO EN LOS ESTADOS UNIDOS

En los Estados Unidos el coche deportivo adquirió amplia difusión cuando los europeos invadieron el mercado y por esa razón la industria local encaró también la construcción de ese tipo de automóviles, abandonando así una antigua tradición, contraria a ellos.

El Corvette fue de los primeros y desde entonces, todos los años aparecieron otras marcas dentro de la línea. Ahora se sumó Studebaker, con una interesante derivación del conocido Hawk, el Avanti, de concepción avanzada. Sus líneas son netamente italianas, ciento por ciento deportivas, y el motor un V8, con sobrecargador —bastante populares actualmente en el país del norte— de cuatro litros y medio de cilindrada, con una potencia de 280 H.P. a 4.800 revoluciones por minuto. El diferencial es autoblocante, los frenos delanteros de disco y se suministra con caja de velocidades sincronizada de cuatro marchas hacia adelante, con comando en el piso o automático. He aquí la tabla de aceleración:

0- 50 Km., en 3,1 segundos
0- 75 Km., en 5,2 segundos
0-100 Km., en 8 segundos.

La carrocería del Avanti es de líneas típicamente italianas.

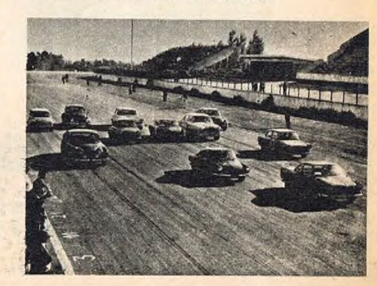


CONFRATERNIDAD

UNA verdadera fiesta deportiva y de confraternidad fue la segunda reunión del torneo rioplatense de automovilismo realizada en el Autódromo Municipal el último domingo de setiembre. La feliz iniciativa del Club de Automóviles Sport y de los dirigentes uruguayos dio sus frutos y la confrontación entre los volantes de ambas orillas favoreció a nuestros vecinos por amplio margen. Decimos por amplio margen en razón de que la primera reunión también les fue propicia. Es que son muy buenos conductores y disponen de máquinas extremadamente veloces, en las que vuelcan todo su entusiasmo y una buena cantidad de pesos. Los nuestros —nos referimos a la categoría mecánica nacional fuerza libre y sport— poco pudieron hacer frente a la Ferrari-Corvette de Albérico Passadore, conducido con indudable maestría y exigido hasta el límite de sus posibilidades. "Larry" intentó defender el prestigio local y lo hizo muy bien en las vueltas iniciales, hasta que hizo un trompo —estuvo en la delantera—, pero luego cedió, ante el empuje del uruguayo. También éstos se llevaron las palmas en la categoría gran turismo al vencer Diego Fernández Aicardi, con Alfa Romeo a Jean Marco Dolce, con Porsche Super. Asimismo correspondió destacada actuación a Gael Palacio Molina, con Peugeot 403, que triunfó en la serie para no ganadores de turismo mejorado, máquinas de fabricación nacional, y sobresalió también en la tercera carrera, pues se clasificó tercero, detrás del Jaguar 3800 de Jorge Cupeiro —vencedor— y de Juan Reynal, con Alfa Romeo.

La mayoría de las veces razones económicas impiden realizar con más frecuencia reuniones como la que comentamos, pues no siempre el entusiasmo de los organizadores consigue reunir los fondos necesarios para cubrir los gastos de aquéllas. De todos modos podría interesarse la revancha pues ella daría oportunidad a los nuestros, con los coches más a punto de demostrar toda su valía.

Las pruebas se realizaron en el circuito número 2 y los vencedores lo hicieron a estos promedios: Turismo mejorado, no ganadores, Gael Palacio Molina, Peugeot, 97 Km. 551 Gran Turismo, categorías A y B, Diego Fernández Aicardi (uruguayo), Alfa Romeo. 107,943 Km. Turismo mejorando, categorías A, B, C, D y E: Jorge Cupeiro, Jaguar 3800, 104,825 Km. Mecánica nacional fuerza libre y sport: Alberico Passadore, (uruguayo). Ferrari-Corvette, 129,595 Km. Passadores ganó también la primera carrera del torneo realizado en el Uruguay.



HEATHROW, MAS QUE UN AEROPUERTO ES UNA CIUDAD

El aeropuerto de Londres emplea cerca de 32.000 personas, cuenta con una fuerza policial propia, central de teléfonos y de energía eléctrica, y en él se ha utilizado suficiente concreto para construir 800 kilómetros de caminos de primera clase. Este año se espera que opere con alrededor de 7 millones de pasajeros, es decir, ocho veces más que hace una década.

EL aeropuerto más extenso e importante de Europa y uno de los más importantes del mundo, Heathrow, que sirve a Londres, espera operar este año con algo así como 7 millones de pasajeros y alrededor de 165.000 máquinas. En tiempos de actividad normal, unos 600 aviones lo usan diariamente, es decir, que se produce un aterrizaje o un decollage cada minuto.

Para las empresas de transporte aéreo, la atracción de ese aeropuerto de Londres tiene algo de contagioso: cuanto más empresas lo usan, mayor es el número de las que quieren conseguir instalaciones propias en el mismo.

El enorme crecimiento de la industria del turismo en Gran Bretaña, que se ha producido en estos años últimos es, en cierto modo, un reflejo objetivo del hecho de que Londres es el punto ideal para interrumpir los largos vuelos hacia Europa o desde ella.

Para manejar el enorme volumen de tránsito siempre creciente, el aeropuerto de Heathrow cuenta con 31.600 empleados y obreros que trabajan permanentemente dentro de su perímetro, atendiendo y despachando los aviones, realizando la carga y descarga y manteniendo cientos de diferentes clases de servicios principales o auxiliares, desde la preparación de comidas para los pasajeros hasta la atención de las ventas en las tiendas especiales que existen dentro de su recinto. Tiene su propio servicio policial, usina eléctrica y central telefónica. Según las últimas estadísticas, alrededor de 110 millones de galones (unos 500 millones de litros) de gasolina y kerosene son inyectados en los tanques de los aviones que utilizan el aeropuerto de Heathrow, y alrededor de 86.000 toneladas de carga, de un valor de decenas de millones de libras esterlinas, se mueven a través de sus depósitos. El aeropuerto tiene unas 700 millas (más de 1.100 Km.) de cables eléctricos instalados.

La pista más larga de las cinco de mayor importancia que posee (la que lleva el Nº 5), tiene actualmente una extensión de 11.200 pies, es decir, cerca de 3.500 metros, lo que la capacita para la operación de las más poderosas máquinas modernas, aun a plena carga, cualquiera que sea el estado del tiempo.

En el costado occidental del aeropuerto funcionan dos grandes cabezas de instalaciones de radar del sistema Marconi S-264, que son utilizadas principalmente para los vuelos de larga distancia, y que controlan todos los vuelos civiles sobre el sur de Inglaterra, entre el Mar de Irlanda y el Mar del Norte.

Se está terminando actualmente una extraordinaria playa vertical



para estacionamiento de automóviles dentro del aeropuerto, a fin de reemplazar a la común existente en la actualidad. Una vez terminada, será de extraordinaria utilidad para el aeropuerto y para los pasajeros que lleguen al mismo; como detalle de interés cabe señalar, al respecto, que durante el último verano se comprobó que el 60 por ciento de los coches que quedaban en la playa de estacionamiento eran dejados allí por sus dueños por largos periodos, presumiblemente por gente que se ausentaba de Londres por cierto tiempo y deseaba encontrar su coche al regreso en el mismo lugar. Pero esta situación ha elevado el precio del estacionamiento, que actualmente es de 2 libras esterlinas por día, una vez transcurridos los primeros cuatro. Por otra parte, para facilitar la atención de los automovilistas y el buen servicio para sus vehículos, tres grandes empresas concesionarias de esta clase de servicios acaban de realizar amplias instalaciones dotadas con los últimos equipos.



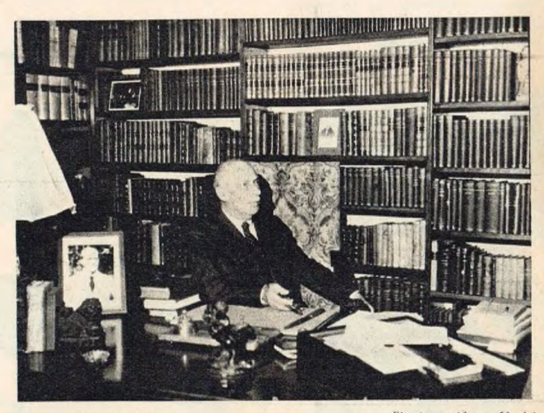
AUTOVOX PRODUCE TELEVISORES



Un sector de la planta Autovox que produce ahora el Televisor Autovox 892, bajo licencia italiana. La foto muestra un instante de la visita efectuada a la planta por gente de prensa y propaganda, quienes conversan con el señor Desiderio Grozs, Gerente de Ventas de Autovox Argentina Sociedad Anónima.

Noticias y actividades del A.C.A.

HABLA EL Doctor HORACIO C. RIVAROLA SOBRE LAS REFORMAS DEL ESTATUTO DEL A.C.A.



El vicepresidente 1º del Automóvil Club Argentino, doctor Horacio C. Rivarola, sorprendido en su mesa de trabajo en circunstancias en que hace declaraciones a AUTOCLUB sobre la importancia de las modificaciones introducidas al estatuto social del A.C.A.

EL quehacer periodístico implica, en muchas oportunidades, una distorsión de los sentimientos, inmolados en aras de la objetividad que el lector merece. Sin embargo, por las características que configuran una personalidad de excepción, hay casos en que la distorsión se anula. Horacio C. Rivarola, más allá de sus títulos y de sus lauros académicos, sencilla y simplemente maestro, es precisamente **uno** de esos casos, que al violarla, confirma la regla:

El objetivo del cronista de AUTO CLUB cuando concertó la entrevista, era indagar al Vicepresidente Primero del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO y Presidente de la Comisión de Estatutos de la Institución, sobre las reformas que se han introducido a la carta orgánica. En poco tiempo, ya conectado el diálogo, como entonces, cuando el doctor Rivarola era —como sigue siendo— sencilla y simplemente maestro y el cronista, estudiante de derecho, hubo esa misma comunicación que más allá de los protocolos, busca en comunidad de comprensión, el camino de la verdad.

Rodeado de sus libros, en la calma de su biblioteca, escenario de sus más lúcidas creaciones y de cotidiana vigilia creadora, desmenuzando la psicología del chiste —en busca de la risa que es patrimonio de los fuertes y los sanos— rememorando el pasado, formulando proposiciones para el futuro, en algún momento fue posible hacerle la primera pregunta.

—Doctor Rivarola —interrogó el cronista—, ¿qué necesidad determina esta redacción de un nuevo Estatuto?

—Es la necesidad de todo organismo vivo. Fue preocupación, no diré inicial, pero sí de los primeros meses después de la elección de los actuales miembros de la Comisión Directiva, la de revisar el Estatuto Social, con el propósito de tener una carta que estuviera, en lo posible, de acuerdo con la situación administrativa, económica y social del Club.

—En una palabra, doctor Rivarola, que es necesario ajustar la Carta Orgánica al momento actual.

—No me gustaría caer en la pedantería, bastante común, de **afirmar** que lo existente o lo anterior fuera malo; sencillamente recordábamos que los Estatutos, como las leyes, como las instituciones todas, **no** pueden ser sometidas a una cristalización absoluta y que deben adaptarse a las variaciones que las circunstancias indican: así ha ocurrido en todo, formas de gobierno, inventos, armas, remedios, viviendas.

—¿Podría formular alguna comparación en otros niveles, de la función que debe desempeñar el Estatuto?

—El estatuto debe adaptarse a la ley y a su vez los reglamentos referirse al detalle, al desarrollo de lo que en síntesis aquél, explícita o implícitamente, dispone. Como si se tratara de la legislación de un pequeño Estado. En lo grande tenemos: Constitución, leyes, reglamentaciones de las leyes. A esto, corresponde en lo "chico", es decir en lo nuestro, ley, estatuto, reglamento. En uno y otro caso, la primera manda imperativamente y no se puede salir de ella; la segunda da las normas; la tercera se refiere a su aplicación.

—¿Cree usted que se ha encontrado un promisorio afán de colaboración en general para la redacción de un nuevo Estatuto Social?

—Evidentemente. Una prueba del deseo que tenía el Club de un buen Estatuto la da el hecho de que no sólo los miembros de la Comisión sino también funcionarios y socios le aportaron distintos proyectos. Los examiné y contrariamente a lo habitual, dije y repito que todos eran buenos: que al redactar el definitivo, ahora aprobado, se tuvo muy en cuenta las sugestiones de unos y otros. Pero se quiso dar unidad a

todo aquello y limitar el contenido del Estatuto a lo que a él correspondía.

—¿Puede usted, doctor Rivarola, formular una descripción del espíritu que presidió esta reforma del Estatuto?

—Se tuvo presente que no era posible limitar las disposiciones a aquello que se refiera específicamente a asuntos vinculados con el automóvil: ni las ideas están separadas en la mente por imaginarios tabiques, ni los conocimientos de las ciencias, ni la cultura, ni la vida social por alambradas, también imaginarias; la vida es interdependencias: por ello en el Estatuto se hallarán disposiciones que permiten realizar diversas clases de actividades automovilísticas, culturales y sociales. En cuanto al funcionamiento, dirección y administración se ha buscado establecer disposiciones que permitan vincular bien la autoridad con la responsabilidad: dar a asambleas, comisiones, autoridades directivas, autoridades administrativas, disposiciones que les permitan llenar ampliamente su función, y con ello, hacerlas responsables de sus actos.

—¿En cuanto a la participación de los socios en el gobierno del Club?

—El gobierno superior del Club deriva de elecciones de los socios —sus dueños— en comicios, en que designan delegados. Se debe continuar con el sistema ante la imposibilidad material de reunir en asambleas al extraordinario número de socios. Pero las asambleas anuales de delegados los representan, cumplidamente, como hasta ahora.

—¿Se prevén nuevos beneficios y se mantienen las actuales ventajas?

—Como en general los socios ingresaron pagando una cuota, seguida de los pagos mensuales, teniendo presente que ello correspondía a determinados servicios a que tenían derecho, una especie de contrato, se ha buscado que en las disposiciones en aplicación del estatuto, tales servicios no disminuyan: a los primitivos que estaban representados por los auxilios mecánicos, que continúan siendo en definitiva los que más interesan, se agrega el mantenimiento en el Estatuto de la categoría de socios vitalicios con atención sin cargo. Y con este Estatuto continuarán acreciendo las otras ventajas, algunas ya existentes: la organización de competencias automovilísticas, el seguro, las nuevas estaciones de servicios, publicación de una revista, moteles, las señales, la información, el facilitar el trámite de pasajes, los actos culturales, las exposiciones, etc.

—Maestro, ¿a su juicio, cuál debiera ser el punto final de este reportaje?

—La oportunidad es propicia para decir una verdad. Quiero como acto de justicia y palabra final, que en mí espero que no pueda ser sospechada, decir que el "empuje" para que surgiera el proyecto fue en buena parte del Presidente del Club, Dr. César C. Carman.

EL A.C.A. Y AUTOCLUB HAN SIDO OBJETO DE UNA SIGNIFICATIVA DISTINCION

EL Automóvil Club Argentino y nuestra Revista AUTOCLUB han sido objeto de una significativa distinción por parte de la Tercera Convención Cuyana de la Publicidad, efectuada en la ciudad de Mendoza con la participación de calificadas delegaciones representativas de las distintas entidades que integran la Federación Argentina de la Publicidad y de los organismos oficiales de turismo, tanto nacional como provinciales.

En efecto, la Comisión encargada de estudiar el tema "Turismo y Publicidad" aprobó un proyecto de declaración, que luego fue hecho suyo por unanimidad por la Convención, en el que, después de analizarse las fallas que se oponen a una adecuada promoción publicitaria del turismo, se expresa textualmente: "El optimismo que siempre guía nuestros actos nos obliga a oponer a este desolador panorama la eficiente labor cumplida en la tarea de promover nuestro turismo que le corresponde a una gran entidad que mueve todos los recursos de su vasta organización para el conocimiento y difusión de las bellezas naturales argentinas. Nos referimos, como ya se habrá adivinado, al Automóvil Club Argentino, cuya División de Cartografía, calificada en una primera línea universal, provee a los turistas de las hojas de ruta que les permite recorrer con segura confianza las sendas de la patria, y cuya revista AUTOCLUB, en ediciones de gran tiraje y alto costo por la nombradía de sus colaboradores y lo lujoso de su presentación, nos describe en prosa pulcra y galana la belleza de estras distintas zonas de turismo vali una constante, desinteresada y Est invitación al viaje".

ca de estimulantes conceptos acertomóvil área que cumplen el Au-CLUB, se Argentino y AUTO-cados en la an plenamente ratifi-declaración apite resolutiva de la más arriba, por da como decimos dice así: nimidad, y que

"La Tercera Conv de la Publicidad al coñón Cuyana ma "Turismo y Publicidzar el tegado a la conclusión de quha llemoción publicitaria de nuestr promo habrá de convertirse en irrisrable fuente de recursos de toda cl si ella es realizada con los medio técnicos y humanos, profesionales y especializados, que rigen en el quehacer publicitario".

"Destaca al mismo tiempo su aplauso —prosigue la declaración— a aquellas entidades privadas y a sus órganos de prensa, que, como el Automóvil Club Argentino y la revista AUTOCLUB, colaboran con patriótico desinterés al conocimiento de las bellezas naturales de nuestro suelo y al progreso turístico y exhorta a todos a colaborar en tan generosa tarea de bien público".

CELEBRAN EL DIA DEL CAMINO

Aspecto parcial del banquete ofrecido por la Asociación Argentina de Carreteras en el "Roof Garden" del A.C.A., con motivo de la celebración del Día del Camino y del XXX° aniversario de la Ley Nacional de Vialidad. Aparecen en la fotografía (de izquierda a derecha), el asesor técnico del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Ing. Manuel H. Acuña; el presidente de Vialidad Nacional, ingeniero Horacio J. Zubiri; el ministro de Obras y Servicios Públicos, Ing. Julio César Crivelli; el vicepresidente a cargo de la presidencia de la entidad organizadora, Ing. Edgardo Rambelli; el ex presidente de Vialidad Nacional, Ing. Justiniano Allende Posse; el secretario de Industria y Minería, Ing. Fernando Meijide; el ministro de Obras Públicas de la intervención en la provincia de Buenos Aires, Ing. Pedro Petriz, y el presidente de Obras Sanitarias de la Nación, Ing. Julio Emilio Prats. En el acto —en el que representó al A.C.A. el Ing. Mario L. Negri— hicieron uso de la palabra los ingenieros Rambelli, Zubiri y Crivelli, efectuándose luego un brindis por el éxito del plan vial.



EN CINCO ETAPAS SE CORRERA EL GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA DE 1962

EL 7 de diciembre, a la hora cero, se iniciará simbólicamente desde la sede central del A.C.A la tradicional prueba de la Institución reservada a coches de Turismo de Carretera fórmula "B". Como en otras oportunidades, el itinerario de la misma se desarrollará por el territorio argentino, en cinco etapas y sobre un recorrido total de 4.300,2 kilómetros.

A continuación, detallamos el programa general al que se ajustará la competencia:

7 de diciembre: Primera etapa: Buenos Aires-Neuquén (a las 0 horas largada simbólica desde el A. C.A, a las (?) hs. largada efectiva desde Mercedes; 8 de diciembre descanso en Neuquén; 9 de diciembre, segunda etapa: Neuquén-Esquel; 10 de diciembre: descanso en Esquel; 11 de diciembre: tercera etapa: Esquel-Trelew; 12 de diciembre: descanso en Trelew; 13 de diciembre: cuarta etapa: Rawson-Bahía Blanca; 14 de diciembre: descanso en Base Naval de Puerto Belgrano; 15 de diciembre quinta etapa: Punta Alta-Buenos Aires.

El A.C.A ha instituido la suma de $ 5.015.000.— en premios, que será distribuida como recompensa entre los competidores mejor clasificados en el certamen.

Los interesados en participar en el "XI GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA 1962", podrán recabar datos complementarios sobre el reglamento del mismo en la Oficina de Carreras del A. C.A., o en la Comisión Deportiva Automovilística, Avda del Libertador Gral San Martín 1850, Capital, donde también funcionará el Registro de Inscripciones, a partir del 19 de noviembre, de 12 a 18.30 hs. El cierre de dicho Registro se hara efectivo el 27 de noviembre a las 18 horas.

El derecho respectivo, ha sido fijado en la suma de $ 5.000 para los socios del A.C.A y en $ 7.000 para los no socios.

SOBRE "TRANSITO Y EDUCACION VIAL" HABLO EN EL A. C. A. EL Dr. A. CATALDO

EN la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A. C.A., pronunció recientemente una conferencia sobre "Tránsito y Educación Vial" el colaborador de AUTOCLUB Dr. Antonio Cataldo, ex Director General del Automóvil Club de Italia y actualmente Director de la revista argentina "Velocidad" y delegado del Automóvil Club de Italia en nuestro país.

Luego de hacer una sintética reseña de la evolución de la locomoción a través del tiempo, desde las primeras aplicaciones de la rueda unos 4.000 años A.C., hasta llegar al automóvil modernamente concebido, el disertante expresó:

"134 millones de automotores circulan en el mundo. 76 millones de automotores en los EE.UU. (con dos habitantes por automor). 34 millones de automotores en Europa.

"Cada año ocurren en el mundo no menos de 25 millones de accidentes en las calles, con aproximadamente unos 100.000 muertos. Según estadísticas norteamericanas, cada hora cuatro personas perecen en accidentes de tránsito y 150 sufren heridas por la misma causa.

"El dinamismo de la vida moderna, que encuentra en la calle sus manifestaciones más demostrativas, ha creado problemas de cuya solución puede depender el destino de la misma vida humana.

"La reciente petición de Inglaterra y Dinamarca de adherir al Tratado de Roma, para el Mercado Común Europeo, y los trabajos para la unificación de las normas que en cada Estado regulan la circulación de tránsito, facilitan la próxima publicación de un único Código Europeo de Tránsito. El 19 de setiembre de 1949 fue firmado en Ginebra un convenio para la circulación caminera, que constituyó el fundamento sobre el cual cada legislación caminera moderna de las naciones más avanzadas se basa todavía.

"En estos últimos años lamentablemente se ha comprobado por doquier que las leyes con todos sus castigos no alcanzan a combatir el fenómeno de los accidentes del tránsito. Por lo tanto, se ha recurrido a la educación de los usuarios de la calle, para crear en ellos las convicciones que las leyes no logran. De Estados Unidos a Canadá, de Inglaterra a Italia, de Francia a Alemania, es todo un florecer de iniciativas, una sucesión de manifestaciones para crear la «conciencia de la calle».

"En EE.UU., desde 1905 algunos estudiosos del problema de la circulación utilizaron todos los medios para paralizar y disminuir el número de accidentes que comenzaban a preocupar a la opinión pública. Después de 1918 fueron confeccionados programas especiales sobre la importante materia, que forma objeto de estudio desde los primeros años de escuela. Las grandes carreteras son todas controladas con radar. Todas las autopistas del país tienen límites de velocidad. Las multas varían de un mínimo de 10 dólares a un máximo de 50. En el Estado de Connecticut —que se caracteriza por la severidad en lo que a normas de tránsito se refiere— el gobierno asegura que con este rigor ha logrado asegurar la estadística más baja de accidentes camineros, en los Estados Unidos."

Después de referirse a la organización del tránsito y la educación vial en los países más avanzados del mundo en tales materias, el Dr. Cataldo concluyó:

"El automóvil se ha insertado en la dinámica de la vida moderna con la imponencia y la energía de un fenómeno global. Ninguno de los productos de la última revolución industrial ha tenido una evidencia comparable en el campo económico, pero también en el social, cultural y político.

"El Automóvil Club Argentino se esfuerza en comprender, precisar y enderezar estos complejos de imponentes fenómenos, en el interés del país."

RELACIONES PUBLICAS Y PUBLICIDAD

El señor Marcelo Eyherabide, durante el curso de la disertación que pronunciara sobre "Relaciones Públicas y Publicidad", en el salón de actos de la sede central de Y. P. F. Dicha conferencia inauguró un ciclo cultural auspiciado por la Universidad Libre de Humanidades. El Sr. Eyherabide es director de Relaciones Públicas de Remington Rand Sudamericana Sociedad Anónima.



EXAMENES TEORICOS Y PRACTICOS PARA LOS ASPIRANTES A CONDUCTORES

LA Dirección de Tránsito de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, ha puesto en vigencia las condiciones que deben rendir los aspirantes de las distintas categorías para vehículos automotores, que a continuación se detallan:

Teórico razonado sobre ordenanzas de tránsito y disposiciones de conducción en la vía pública.

Práctica al efectuar los cambios y estacionamiento; conocimiento sobre embrague, desembrague, y aceleración; dominio y seguridad en el volante del vehículo.

Cumplir y respetar sendas peatonales, carteles indicadores, franja o carril de circulación, cruce de vías ferroviarias, luces de semáforos, etcétera.

Unicamente al aspirante a conductor de la categoría "profesional", se le exigirá como complemento de lo anterior, ubicación de hospitales, edificios públicos y continuaciones de calles y avenidas.

LA DIVISION TRANSITO DEL A. C. A. ASESORA EFICAZMENTE A LOS SOCIOS

LA Divisiór Tránsito del A. C.A. ha cumplido durante el período comprendido entre el 16 de julio y el 15 de setiembre del corriente una intensa tarea en beneficio de los socios de la entidad.

Esa labor se concreta en las siguientes cifras:

Registros nuevos y sus renovaciones, 1751; trámites de automotores matriculados en la Pvcia. de Buenos Aires, 558; patentamientos, 255; transferencias, 794; extravío de chapas, 168; certificación de firmas, 483; habilitaciones, 177; verificaciones del número del motor, 230; declaraciones juradas, 873; comprobantes de cambios de domicilio, 879; pagos de patentes, 2.016; autorizaciones varias, 906; escritos varios, 539; libres deudas del Tribunal de Faltas, 814; trámites varios de la materia, 1.151 y consultas telefónicas y personales, 6.650.

Departamento Técnico en la Dirección de Tránsito

La municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires acaba de crear el Departamento Técnico de la Dirección de Tránsito. El nuevo organismo contará con delegados de diversas reparticiones municipales y de la Policía Federal.

Constará de seis divisiones: Señalización luminosa, Electrotécnica, Central, Vial y Demarcaciones y Señalamiento.

Disposiciones sobre el tránsito

Con carácter experimental y transitorio se ha dispuesto la prohibición del estacionamiento de vehículos en la calle Cerrito, de Arroyo a M. T. de Alvear.

Por otro decreto, la Municipalidad ha dispuesto sentido único de circulación en las calles Vicente López, de Pereyra Lucena a Austria, de N.O. a S.E.; Tagle, de Avenida del Libertador Gral. San Martín a Las Heras, y Pereyra Lucena, de N.E. a S.O., Avenida Libertador Gral. San Martín, de S.O. a N.E., de Las Heras a

Se ha resuelto finalmente la prohibición de estacionamiento general de vehículos en las aceras de la Avenida de Mayo, desde Plaza Mayo hasta Plaza Lorea, de 7 a 22 horas.

Queda prohibido en la calle Caseros el estacionamiento entre General Hornos y Montes de Oca, durante las 24 horas, junto al cordón de la acera sud.

ES MUY EFICIENTE EL SERVICIO QUE PRESTA EL A.C.A. A SUS SOCIOS EN EL TRANSITO URBANO

Así lo destaca el jefe de la División Tránsito, señor José Rama Alvarez.

EL Automóvil Club Argentino, a los pocos años de su creación, instaló una oficina de tránsito para la atención del reducido número de asociados que tenía en ese entonces Sin embargo, acorde con su crecimiento, en un mismo ritmo de desarrollo con la actividad automovilística, se hizo necesario ampliar la entonces modesta dependencia.

Desde aquella época en más, la Institución no sólo instaló nuevas oficinas sino que aumentó también los distintos rubros que componen hoy un aporte y una solución a los complejos problemas que debe afrontar cada automovilista en materia de tránsito.

Fue fácil entrar en materia con el Jefe de la División Tránsito del Automóvil Club Argentino, señor José Rama Alvarez. a quien recurrimos para conocer el desenvolvimiento de una sección tan vital en el funcionamiento del A.C.A.

—En estos últimos años —comenzó su relato el aludido— lo que era una pequeña oficina se transformó en una división con sus cuatro dependencias, que se hallan ubicadas en forma tal que los asociados pueden resolver sus tramitaciones en los lugares próximos a las oficinas municipales donde deben llevar a cabo las gestiones. Así la Oficina de Tránsito está instalada dentro de la misma repartición municipal en la calle Belgrano 1048; la de Patentes en la calle Zavaleta 353, frente al organismo comunal; la de anexo de la Dirección de Rentas dentro del mismo edificio de Chacabuco 167, y por último, nuestra oficina de Asesoramiento sobre Faltas Municipales de Tránsito, en la calle José E. Uriburu 552, en las inmediaciones del Tribunal Municipal de Faltas.

El considerable ingreso de asociados con residencia en la provincia de Buenos Aires, hizo necesaria la implantación de un servicio que facilitará las tramitaciones relativas a los automotores patentados en ese Estado argentino y fue así como, a causa de una presentación del A.C.A. ante el gobierno de La Plata, la institución fue autorizada por Decreto 6823/60 para realizar los trámites que requirieran los socios con automóviles matriculados en la provincia y a certificar sus firmas.

"Es particularmente interesante — continúa el señor Rama Alvarez— señalar la ventaja que esto implica para muchos asociados, la comodidad que se les brinda y el ahorro considerable sobre los aranceles con que se los beneficia. La elocuencia de las estadísticas puede quedar sintetizada en el hecho de que las gestiones efectuadas cada año, sobrepasan varios millares.

—Llevaría mucho tiempo detallar —dice el jefe de la División Tránsito — todas las iniciativas presentadas en distintas épocas ante las autoridades municipales. Pero pueden servir de elocuente referencia éstas que anuncio: Registro de turista, chapas patente para turistas, Registros para menores de edad, eliminación del certificado de buena conducta para conducir, la no anotación del vehículo en el Registro de conductor, la centralización del servicio médico para la revisación de los conductores, el otorgamiento del Registro de conductor para personas mayores de 70 años de edad, en condiciones físicas.

—¿En estas iniciativas no se contempló exclusivamente el interés de los socios?

—Por supuesto. Hemos tenido en vista, como siempre, el interés general.

OFICINA DE ASESORAMIENTO SOBRE FALTAS MUNICIPALES DE TRANSITO

Ha comenzado a funcionar nuevamente la oficina de Asesoramiento del A.C.A., sobre faltas municipales de tránsito, en el local de la calle José E. Uriburu 552, con el horario de 10 a 17.30 horas los días hábiles y de 8 a 12 horas los sábados, contando con el teléfono número 47-8853.

La referida dependencia, exclusivamente destinada a los socios del A.C.A tendrá a su cargo, entre otras actividades, todas aquellas gestiones que se relacionan con el Tribunal Municipal de Faltas en lo referente a infracciones cometidas con los vehículos automotores en materia de tránsito.

Además de las gestiones sobre esa materia atenderá, también, las que se refieren a cobros de renovación de patentes de Capital Federal, seguros del A.C.A., inscripción de nuevos socios, etcétera.

TAREAS DE LA DIVISION TRANSITO

COMO ilustración y para el conocimiento general de los asociados de nuestra entidad, citaremos los principales trámites que las mencionadas oficinas de la División Tránsito llevan a cabo exclusivamente para los mismos:

OFICINA DE TRANSITO: Registros de conductor, sus renovaciones por vencimiento de los mismos, por pérdidas o deterioro, cambio de domicilio en sus registros, presentaciones de escritos, cobros renovaciones de patentes de Capital Federal. etc., certificados de Libre Deuda, Gravamen y de Propiedad, Devoluciones de Chapas, Duplicados de Declaración Jurada, Transferencias comunes, cobros de renovaciones de patentes, Radicación de vehículos, etc. Todos estos últimos matriculados en la Provincia de Buenos Aires.

OFICINA DE PATENTES: Realiza los siguientes trámites para los automotores matriculados en la Capital Federal: Patentamientos, transferencias, cambios de categorías, cobros de renovaciones de patentes, habilitaciones |de vehículos y motores, cambios de domicilios, canje de chapas etcétera.

OFICINA ANEXO DE PATENTES: Devoluciones de chapas, libres deudas de motores, transferencias, duplicados recibos patentes y cambio de domicilios en los mismos, cobro renovaciones de patentes etcétera.

A la vez, estas dos últimas oficinas dan curso a las notas de presentación de escritos certificando las firmas de los asociados para sus gestiones.

OFICINA DE ASESORAMIENTO SOBRE FALTAS MUNICIPALES DEL TRANSITO: Tiene como misión asesorar y aligerar todas las tramitaciones que correspondan a infracciones del tránsito cometidas con sus automóviles, pero no hacer que los mismos evadan el pago de las multas a que se hubieren hecho pasibles, tramitar los certificados de Libre Deuda para todas las gestiones que así se requieran por parte de las oficinas de patentes de la Municipalidad de la Capital Federal, cobros de renovaciones de patentes de Capital Federal, etcétera.



Importantes tareas de asesoramiento para los socios del A.C.A., realiza la División Tránsito del A.C.A., cuyas oficinas despliegan intensa actividad.

DESARROLLO DEL CIRCUITO...

(Viene de la página 69)

481: Puente Río Cuarto.
483: Acceso a **San Severo.**
499: Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
500,8: Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
501: Acceso a **La Carlota.** — Delegación del Automóvil Club Argentino. Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Empalme con la ruta provincial Nº 12 que se adoptarán si se ha decidido viajar a Córdoba por Villa María.
501: Policía caminera.
501,5: Cruce vías del FC. sin guardabarreras.
517,6: Acceso a **Los Cisnes.**
531: Agua Dulce. Estación de servicio. Restaurant.
541: Acceso a **Alejandro**
559: **REDUCCION.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
577,5: **Paso el Durazno.** Almacén. Combustibles.
587,5: Acceso a **Chucul.**
597: Estación de servicio en construcción. Nafta.
601: Almacén. Acceso a **Las Higueras.**
605,3: Cruce vías del F. C. con guardabarreras.
607: **Río Cuarto.** Estaciones de servicio del A.C.A. y de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Adoptar la ruta nacional Nº 36 a **Alta Gracia** y **Córdoba**. tomando a la derecha.
Las distancias están indicadas de acuerdo con los mojones de la ruta nacional Nº 36, que hasta **Berrotarán** es en su mayor parte de una sola mano.
607: **Río Cuarto.**
620: **Espinillo.** —Combustible.
627,8: Almacén. — Nafta.
631: Puente arroyo Mosso (Entre los arroyos Mosso y Chacul el camino es de doble mano).
635,5: Puente arroyo Chacul.
638: **Baigorria.** — Estación de servicio de Y.P.F. en construcción. Taller mecánico. Gomería.
639: Acceso a **Chacul.**
649: **Alcira (Estación Gigena).** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
651,8: Puente arroyo Mosuc Mayuc.
655,5: Puente arroyo Tegua.
671: **Elena.** — Combustible. Taller mecánico. Gomería.
684: **Berrotaran.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant Se inicia camino ripioso de dos manos hasta **El Quebracho**
697,5: Acceso a La Cruz.
700: Acceso a **Los Cóndores.**
708,3: **El Quebracho.** — Doblar a la izquierda. Se inicia el camino asfaltado de doble mano.
709: Nafta. — Almacén.
711: **Sierras del Lago.**
713: **Aguada de Reyes.**
714,2: Monolito de acceso a la Unidad Turística Embalse.
716: **Embalse.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
718,5: Cruce del puente sobre el dique del Río Tercero.
721,2: Puente sobre el brazo del embalse de Río Tercero.
722,8: Estación caminera del A.C.A.
723: Acceso a **Villa del Dique y Lagos de Calamuchita.** Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant Hotel.
725: Acceso a **Villa Rumpial.**
727: **Villa del Parque.** Restaurant.
736: Acceso al vado del río Santa Rosa (a la izquierda) y camino a **El Parador de la Montaña** (derecha).
743: Acceso a **Santa Rosa de Calamuchita.** Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Delegación del Automóvil Club Argentino.
746: Restaurant.
749: Acceso a **Villa General Belgrano.** Estación de servicio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.
752: Acceso a **Villa General Belgrano.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomerí. Restaurant.
753,5: Combustible. Gomería.
755,9: **El Crucero.** — Almacén. Acceso a **La Cumbrecita.**
758: **Falda de los Reartes.**
768: **Villa Los Molinos.**
771,8: Cruce del dique de **Los Molinos.**
775: **Villa Ciudad de América.** Nafta. Restaurant. Hotel.
776: Hotel.
783,4: **Cuesta del Aguila.**
785,6: Estación de servicio de Y.P.F. Gomería. Taller mecánico. Restaurant. Almacén.
786: Acceso a **La Serranita.**
790: Bar. Almacén.
792: Templo del Sagrado Corazón.
793: **Villa Anisacate** y puente Río Anisacate.
793,5: **Villa Capilla de Anisacate.**
796: **Villa Montenegro.** Bar.
800,4: Acceso a **Alta Gracia.** Estación de servicio del A.C.A. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
802: Vías del F. C. (sin guerdabarreras.)
811: **La Lagunilla.** Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería.
820: Almacén.
830: Puente angosto.
834: Entrada a la **Ciudad de Córdoba** por la Avenina Vélez Sársfield. Estación de servicio del A.C.A en Avenida General Paz y Humberto 1º.

ENTRE SAN NICOLAS Y PERGAMINO
RUTA NACIONAL Nº 188

Las distancias está registradas de acuerdo con los mojones de la ruta.

1 **San Nicolás:** Estación caminera del Automóvil Club Argentino, y de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Hoteles.
3 Doblar a la derecha en dirección a **Campos Salles.**
10 **Campos Salles:** Combustibles.
19 **General Rojo:** Estación de servicio. Taller Mecánico. Gomería.
25 **Eréscano:** Estación de servicio.
34 **Conesa:** Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
35 Cruce vías del Ferro Carril.
43 **Guerrico:** Estación de servicio.
53 **Acevedo:** Estación de servicio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.
63 **De la Peña:** Estación de servicio.
71 **Acceso a Pergamino:** Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Hoteles.

ENTRE LA CARLOTA Y VILLA MARIA (Córdoba)
RUTA PROVINCIAL Nº 12

La distancia de 112 kilómetros entre los accesos a **La Carlota** y **Villa María**, donde la ruta provincial Nº 12 empalma con la nacional Nº 9, lo indicamos de acuerdo con el registro del cuentakilómetros del automotor.
501: Doblar a la derecha para tomar la ruta provincial Nº 12.
5,7: **Barreto.**
15,7: **Pedro E. Funes.**
25,8: **Santa Eufemia.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería.
36: Cruce vías del F. C., (sin guarda barera).
36: Acceso a **Chazón.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
38: **Santa Victoria.** Combustibles.
44: **Puente angosto.**
52: **Etruria.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Delegación del Automóvil Club Argentnio.
59,5: Pequeño Santuario de la Virgen de Lourdes.
66,7: **La Laguna.** — Combustibles. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
67,1: Cruce de vías del F. C. sin guarda barreras. Parada kilómetro 267
84: **Ausonia.** — Estación de servicio de Y.P.F. Taller mecánico. Restaurant.
94: Puente arroyo San José.
98: Curva cerrada con vías del F.C. sin guarda barreras.
98,7: Sanabria.
104: Acceso a **Villa Nueva.** — Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
110,7: Estación de servicio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.
110,9: Gomería. Taller mecánico.
111: Puente sobre el Río Tercero.
112: **Villa María.** — Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
En Villa María se empalma con la ruta nacional Nº 9 y se sigue el recorrido anotado previamente hacia Córdoba

IMPORTANTES SERVICIOS Y BENEFICIOS PRESTA EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

El Automóvil Club Argentino presta a sus socios numerosos servicios y les acuerda distintos beneficios que, en muchos casos, no son suficientemente conocidos. AUTOCLUB estima cumplir con su labor informativa al enunciar seguidamente su detalle e importancia.

AUXILIO MECANICO. — Auxilio mecánico gratuito durante las 24 horas, en radios y zonas preestablecidas; 96 estaciones de servicio A.C.A. y 36 estaciones adheridas Y. P. F. ubicadas en diversos puntos del país prestan al asociado los siguientes servicios: expendio nafta especial y común, gas oil, gomería, mecánica, engrase, lavado, etcétera.

TURISMO NACIONAL E INTERNACIONAL. — Reserva de pasajes aéreos, marítimos y fluviales (en el país y en el exterior). Organización de excursiones nacionales y al exterior.

Alquiler y venta de automóviles para su entrega en el exterior.

Documentación Internacional para automóviles. Permiso Internacional para conducir.

Reserva de bodegas. Trámites aduaneros. Documentación personal. Visaciones. Información vial y turística, referencias sobre itinerarios.

Oficina en Estación Marítima Buenos Aires.

TRANSITO - TRAMITES MUNICIPALES. — El A.C.A ofrece a sus asociados la tramitación de las siguientes gestiones ante la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires:

Indicaciones para obtener el registro de conductor (Belgrano 1048).

Renovación del registro de conductor vencido (Belgrano 1048).

Registros de conductor para turistas o temporarios (Belgrano 1048).

Permiso de tránsito (Belgrano Nº 1048).

Certificados del Tribunal de Faltas (Belgrano 1048).

Patentamientos de automotores, extravíos de chapas, patentamiento provisorio, habilitación, cambio y habilitación de motor, cambio de rubro, cambio de categoría (Zavaleta 353).

Devolución de chapas, constancias de pago de patentes (duplicado de recibo-patente), certificado de libre deuda .(motores) (Chacabuco 167).

Cambios de domicilio para el recibo-patente, Chacabuco 167 y Zavaleta 353.

Transferencia de vehículos (Chacabuco 167).

Faltas Municipales (José E. Uriburu 552).

Trámites varios en la Pcia. de Buenos Aires (Belgrano 1048).

SERVICIOS DE PREVISION. — Seguros de automotores.

Seguro de vida.

Subsidio por fallecimiento en accidente automovilístico.

PUBLICACIONES CARTOGRAFICAS Y TURISTICAS. — El A.C.A. edita planos, cartas de turismo, hojas de ruta, guías y folletos turísticos. Se entregan algunas sin cargo a los asociados y otras a precios reducidos.

SEÑALAMIENTO URBANO Y CAMINERO. — Relevamiento de caminos. Colocación y conservación de postes indicadores y señales.

CASAS ADHERIDAS. — Numerosas firmas y casas comerciales del país ofrecen descuentos especiales en las compras a los asociados del A.C.A.

RECREOS Y CAMPAMENTOS - DEPORTES. — El A.C.A. posee campos provistos de instalaciones adecuadas para el turismo dominical o de fin de semana, ubicados en: Barrio Parque Girado (al sur de la laguna de Chascomús), Luján, Punta Chica (F. C. G. R.), Timbués (sobre ruta nacional Nº 11), Mar de Ajó, San Clemente del Tuyú, Villa Carlos Paz (Córdoba), Villa Gesell y Punta Lara (sobre Avda. Costanera que bordea el Río de la Plata, F. C. G. R.).

Balneario Alfar: a 1,5 Km. al sur del Faro Punta Mogotes.

Pesca Deportiva: en el recreo que funciona en Barrio Parque Girado (al sur de la laguna de Chascomús), se alquilan botes para los asociados.

BIBLIOTECA. — Consulta y préstamo de libros. Servicio de fotocopias de libros, revistas, manuales de automóviles, etc. Ubicada en el 6º piso del Edificio Central.

ACTIVIDADES CULTURALES. — Concurso de pintura y fotografía con fines de difusión cultural.

Ciclos de disertaciones a cargo de prestigiosas figuras del país y del extranjero. Proyecciones de películas documentales.

Programas infantiles, con películas y teatros de títeres.

ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO. — Enseñanza teórica y práctica de la conducción de automóviles. Tagle 2640.

ASESORIA LEGAL. — Asesoramiento jurídico a socios de la Capital Federal e interior del país. Trámites extrajudiciales a favor de los mismos.

ASESORIA TECNICA. — Información técnica a consultas de los asociados sobre problemas de sus automóviles y del tránsito.

RESTAURANTES Y CONFITERIAS. — Restaurante y "grill room" en los pisos 9º y 10º de la Sede Central.

Confiterías y restaurantes en las siguientes estaciones: Córdoba, La Falda, La Plata, Mar del Plata, Salta, Santiago del Estero, Paraná y recreo de Luján; bar y confitería en Mercedes (Buenos Aires), Rafaela, Rosario y Tandil.

PELUQUERIA. — Servicio de peluquería en el Edificio Central (2º piso) y en las estaciones de servicio de Rosario, Tucumán, Córdoba, Mendoza y Mar del Plata (durante la temporada de verano).

RECIPROCIDAD DE SERVICIOS. — En razón de su afiliación a la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.) y a la Alianza Internacional de Turismo (A.I.T.), los asociados del A.C.A. que viajan al exterior pueden favorecerse con los servicios que cada entidad otorga a sus adherentes, de acuerdo al estatuto que la rige.

FILIALES Y DELEGACIONES. — Ubicadas en las principales localidades del país.

REVISTA AUTOCLUB. — Publicación que se envía gratis a los asociados con amplio material relacionado con el turismo, la vialidad, el tránsito y artículos de interés general.

CAMPAÑAS DE SEGURIDAD VIAL. — Periódicas campañas dedicadas a promover un mayor conocimiento y cumplimiento de los reglamentos de tránsito.

GESTIONES ANTE AUTORIDADES NACIONALES Y PROVINCIALES. — En favor de la solución de distintos problemas viales, turísticos, etcétera.

ACTIVIDAD DEPORTIVA. — Promueve la actividad deportiva automovilista en todas sus formas.

CONVENIO DE RECIPROCIDAD DE SERVICIOS CON EL AERO CLUB ARGENTINO. — Permite la utilización de sus instalaciones y de sus servicios en condiciones especiales a los socios del A.C.A.

RED DE RADIO-ESTACIONES. — Servicio de radio en camiones de auxilio mecánico y en principales filiales.

EL A.C.A. HA ORGANIZADO EL "PRIMER RALLYE BARILOCHE"

CONSECUENTE con sus planes de fomento del turismo automovilístico, el A. C. A. ha programado la realización de una prueba de singulares características. Se trata del "PRIMER RALLYE BARILOCHE", que se realizará a partir del 12 de noviembre del corriente año, con el auspicio de la Dirección Municipal de Turismo de San Carlos de Bariloche y con el concurso de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

El Rallye estará reservado a coches normales de turismo, los que serán

divididos en tres grupos según los puntos de partida, a saber:

Grupo "A", que largará desde Buenos Aires con un máximo de 100 coches. Dentro de dicha cantidad, se aceptarán hasta 50 coches procedentes de Montevideo; Grupo "B", con salida desde Córdoba y en el que participarán hasta 100 unidades; Grupo "C", con salida desde Santiago de Chile y un máximo de 50 vehículos.

A continuación detallamos las etapas y los promedios horarios establecidos para cada uno de los grupos mencionados:

GRUPO "A". **1ª etapa** (12 de noviembre-Buenos Aires-Bahía Blanca (686 Km. Promedio: 75 Km.); **2ª etapa** (13 de noviembre): Bahía Blanca-Neuquén (570 Km. Promedio: 45 Km.); **3ª etapa** (14 de noviembre): Neuquén-San Martín de los Andes-San Carlos de Bariloche (201 Km. Promedio: 40 Km.).

GRUPO "B". **1ª etapa** (13 de noviembre): Córdoba-Santa Rosa (656 kilómetros. Promedio: 50 Km.); **2ª etapa** (14 de noviembre): Santa Rosa-Neuquén (532 Km. Promedio: 45 kilómetros); **3ª etapa** (15 de noviembre): Neuquén-San Martín de los Andes (428 Km. Promedio: 40 Km.); **4ª etapa** (16 de noviembre): San Martín de los Andes- San Carlos de Bariloche (201 Km. Promedio: 40 kilómetros).

El Grupo "C" iniciará la primera etapa el 12 de noviembre, desde Santiago de Chile.

Los interesados en participar de este "Primer Rallye Bariloche", pueden inscribirse en la Sede Central del Automóvil Club Argentino o en cualquiera de sus Filiales, como así también en la Asociación Uruguaya de Volantes y en el Automóvil Club de Chile.

MEDIDAS PARA MEJORAR EL TRANSITO PIDE EL A.C.A.

LAS autoridades del A.C.A. se han dirigido al Jefe de Policía de la provincia de Buenos Aires, teniente coronel (R) José Pedro Harispe, solicitando el refuerzo del personal de tránsito caminero en el tramo de la Carretera Panamericana (actualmente en construcción), en su intersección con la Carretera Nº 202, en las inmediaciones del Destacamento Caminero Bancalari, debido a que en dicho lugar el tránsito de vehículos que utilizan esta última arteria se aglomera considerablemente los sábados, domingos y feriados cuando el crecido número de automovilistas regresa a la Capital Federal y sus alrededores.

La medida sugerida por el Automóvil Club Argentino regularizaría el tránsito automovilístico, ya que, por falta de personal caminero suficiente, cada conductor intenta resolver por sí mismo la situación, aumentando las dificultades.

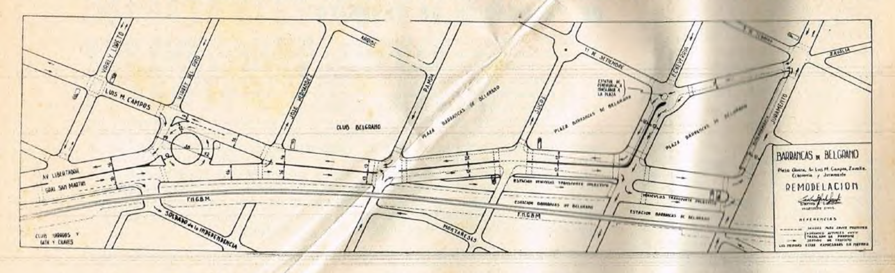
EL A.C.A. Y LOS PLANES DE ENSEÑANZA DE "EDUCACION DE TRANSITO"

La Institución elevó al Ministerio de Educación y Justicia un proyecto sugiriendo la incorporación a los planes de estudio de enseñanza primaria y secundaria de la materia "Educación de Tránsito", la que comprendería una progresiva instrucción sobre los riesgos que presenta el tránsito de vehículos y paralelamente el conocimiento de las normas básicas que regulan la circulación, tanto de conductores como de peatones.

Esta presentación se ha hecho en base a los estudios realizados sobre las favorables experiencias que se han obtenido como consecuencia de la implantación de cursos sobre la materia en establecimientos educacionales de países europeos y americanos.

La familiaridad de los niños desde temprana edad con los distintos problemas que puede presentar el tránsito en diversas condiciones, efectuada con material didáctico e ilustrativo apropiado, irá formando en ellos verdadera conciencia de los peligros que encierra el tránsito, y sobre el correcto comportamiento que cabe a cada sector de la comunidad en su ordenamiento.

REMODELACION DEL AREA BARRANCAS DE BELGRANO



Existe en esta ciudad gran cantidad de encrucijadas y áreas que, por sus características de construcción o su viejo diseño, constituyen serios obstáculos para el normal desarrollo del tránsito automotor en constante crecimiento y un impedimento para la circulación de peatones.

Uno de los fines que persigue el A.C.A. es precisamente el estudio de estos problemas, encontrar una solución adecuada y proponerla a las autoridades municipales como una contribución a su solución.

Uno de aquéllos se encuentra en la zona del Barrio de Belgrano, comprendido por las avenidas Libertador General San Martín, Luis M. Campos y Juramento.

Nuestro socio, el ingeniero Carlos E. Landó, en conocimiento de esta actividad del A.C.A., ofreció su colaboración en el estudio del problema planteado y de común acuerdo con las dependencias técnicas del Club proyectó la solución que se expone en el plano que aquí reproducimos. Estimamos que su adopción evitaría los serios inconvenientes que se observan en el referido lugar, aumentados por el inadecuado estacionamiento de vehículos junto a ambas aceras en Luis M. Campos, entre Juramento y Echeverría, como la falta de una adecuada iluminación en el área de referencia, donde el uso de los faros de largo alcance se ha hecho norma habitual.

Por otra parte, las inversiones que demandarían esas obras no podrían ser abultadas, ya que se actuaría sobre refugios, plazoletas y veredas de la Plaza Barrancas de Belgrano, que no exigirían trabajos de envergadura.

NUEVA COMISION ASESORA DE FILIALES Y DELEGACIONES DEL A. C. A.



En el acto de constitución del A.C.A. de Filiales y Delegaciones, el presidente del A.C.A., Dr. César Carman; el presidente de la citada comisión, escribano Roberto V. Vitale; el secretario de la misma, doctor Fernando González Canicova; el vocal de la C.A., doctor Héctor Aizpiri, y otros integrantes del organismo, examinan el mapa con la ubicación de las filiales, delegaciones y delegados en todo el país.

LA DISTRIBUCION DE AUTOCLUB

COMO es de público conocimiento de los señores socios del A.C.A., debido a las dificultades que existieron durante algún tiempo para la distribución de correspondencia e impresos por las vías regulares, las autoridades de la Institución y de AUTOCLUB decidieron recurrir a sus propias Estaciones y Estaciones Adheridas para hacer llegar esta Revista a sus destinatarios, los asociados, a cuyo efecto se invitó a éstos a retirar la publicación en los referidos centros de servicios mediantes presentación del carnet social, en la Capital Federal y Gran Buenos Aires.

Resuelto el conflicto aludido, la distribución del Nº 6 de AUTOCLUB continuó, en las zonas mencionadas (las revistas destinadas a las localidades del interior fueron remitidas por el correo oficial) mediante el empleo de una organización especialmente dedicada a ese fin, cuya eficacia nos permite confiar en que la Revista ha llegado a manos de los socios debidamente y en tiempo.

Ahora, algunos titulares de Estaciones Adheridas —los de Quilmes y Lomas de Zamora, por ejemplo— nos han expresado sus deseos de continuar con la distribución de la Revista, para las ediciones sucesivas, entregándolas directamente a los socios de sus respectivas zonas, y fundan ese pedido en razones que merecen ser consideradas. Este antecedente nos induce a solicitar a los titulares y especialmente a los del Gran Buenos Aires, y en particular a los señores socios del A.C.A., que nos hagan llegar por escrito su opinión respecto de la conveniencia para los mismos de que la Revista sea distribuida mediante las Estaciones de Servicio, tanto las adheridas como las propias de la Institución, sin perjuicio de la tarea que cumplirá la organización especializada, lo señalado más arriba. En todos los casos, nuestra preocupación y nuestro único objetivo es asegurar que la Revista llegue sin demora a poder de los socios del A.C.A. Les agradecemos esta colaboración por anticipado.

El A.C.A. e YBARRA le

ofrecen vacaciones distintas 3 Magnificos Cruceros

En la moderna motonave "Cabo San Vicente", totalmente climatizada. Cocina internacional. Bebidas a precios de origen. *Boutique*, bailes, concursos, juegos, desfiles de modas.
EL HOTEL VIAJA CON USTED.



DESDE U$S 180 A LOS Canales Fueguinos

Maravilloso crucero de descanso y placer al extremo Sur. 15 días de viaje. Excursiones a Puerto Hambre y otros lugares de gran belleza panorámica.
VISITANDO: Montevideo, Punta del Este, Punta Arenas, Usuhaia, Bahía Garibaldi, y regreso a Montevideo y Buenos Aires.
Salida: 28-1-1963. Regreso: 11-2-1963.



DESDE U$S 180 AL Carnaval Carioca

13 días de continua fiesta. La inolvidable atracción del Carnaval en Río de Janeiro, con sus bailes y desfiles. Excursiones optativas.
Visitando: Montevideo, Santos y Río de Janeiro.
Salida: 19-2-1963. Regreso: 3-3-1963.



DESDE U$S 60 A Punta del Este

8 días en el magnífico "Crucero del Plata". 5 días de estada en Punta del Este y 1 en Montevideo. Múltiples atracciones en tierra: Casino, playas, excursiones, centros de diversión.
VISITANDO: Montevideo, Punta del Este, y regreso a Montevideo y Bs. Aires.
Salida: 11-2-1963. Regreso: 18-2-1963.

YBARRA Y CIA. ARGENTINA S. R. L.
25 DE MAYO 381 - Tel. 31/0138-2656



A.C.A. VIAJES y TURISMO
Av. Lib. Gral. SAN MARTIN 1850 - Tel 83/6061-2039



Remington Rand Sudamericana

TUCUMAN 829 - T. E. 35-0066/69 - BUENOS AIRES

SUCURSALES Y OFICINAS

BAHIA BLANCA - CORDOBA - LA PLATA - MAR DEL PLATA - MENDOZA - ROSARIO - TUCUMAN - CORRIENTES - PARANA - RESISTENCIA - SAN JUAN - SANTA FE

NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

REGISTRO DE AUTOMOTORES

SEÑOR Director:

Se habla de un Registro de la Propiedad Automotor, en el cual se inscribiría mediante escritura pública, el título de dominio del automóvil y todas las transacciones de que sea objeto, tal como se hace con los inmuebles. La opinión general es de unánime aprobación, pero nadie (o muy pocos) lo ha realizado y el porqué es bien simple: el impuesto fiscal a la transferencia de automotores es muy elevado.

Posiblemente las autoridades competentes no han contemplado al confeccionar la escala respectiva varios factores importantísimos para el propietario de un automotor y sólo se han ubicado en el ángulo de la voraz necesidad fiscal. Esos factores son: a) La modalidad argentina de cambiar constantemente de automóvil; ello hace que casi nadie piense siquiera en realizar tal erogación si el vehículo que ahora compra sólo lo poseerá unos pocos meses, pues ya en el mismo momento de comprarlo piensa en venderlo.

b) El anacrónico concepto de que el automóvil es un lujo y que quien lo compra tiene dinero en abundancia. Esto es bastante falso ya que, dejando de lado las penurias y privaciones que debe afrontar para pagar las cuotas y su nada módico interés, el argentino moderno, emprendedor, ambicioso y productivo necesita forzosamente un medio de movilidad propio que le permita desarrollar su actividad permanente. Según datos de IKA, 45.000 "Estancieras" en funcionamiento, a las que de ninguna manera se las puede considerar como "de lujo", prueban que el automóvil es un instrumento de labor y quien lo posee nada más que un ciudadano de trabajo. Por consiguiente, es injusto aplicar a una herramienta de trabajo una tasa tan elevada para poder disfrutar del simple derecho de tener su propiedad a su nombre;

c) La arbitraria escala basada en que dos automóviles de igual año y más o menos el mismo peso, deben pagar igual, sin tener para nada en cuenta detalles de lujo o trabajo; d) Al gran esfuerzo que debe realizar el hombre medio para poder adquirir el bien en cuestión, debe agregarse otro bastante grande para, repito, poder gozar del elemental derecho de que el Estado le reconozca la propiedad del bien que ha pagado. Y por último; e) Han ignorado que aparte de ser más oneroso que un seguro contra robo, al no facilitar la inscripción pública de su automóvil, han facilitado, en cambio, la labor de los amigos de lo ajeno.

Dejando la crítica de lado, se me ocurren tres variantes a título de solución:

1º) Derogar, o reducir a su mínima expresión, el impuesto a la transferencia de automóviles; o

2º) Confeccionar una escala actualizada que contemple el costo y/o el uso que el propietario dará al automor;

3º) Decretar una amnistía general y suprimir temporariamente el impuesto en cuestión a fin de que los propietarios de automotores se acojan a los beneficios del Registro mencionado. Claro que esto último sería un paliativo y unas vacaciones transitorias y forzosas para los ladrones, ya que en breve volveríamos a las mismas.

José Horacio MARTINEZ TOSAR
Buenos Aires.

SE ANUNCIARON LOS GRANDES PREMIOS DE 1962



En la sede del Automóvil Club Argentino tuvo lugar la conferencia de prensa convocada para dar a conocer el programa de grandes premios programados para lo que resta del corriente año y la importancia de las recompensas a disputarse. En esta foto vemos al presidente del A.C.A., doctor César Carman, quien tiene a su derecha al presidente de YPF, señor Rodolfo Fitte, en circunstancias en que hace uso de la palabra.

AUTOMOVIL, DIVINO TESORO

(Viene de la pág. 71)

debe ser modificado para el futuro con el añadido de "... menos para los que viven y trabajan en las poblaciones muy importantes y adelantadas". En efecto, "el monstruo" se opone con tosudez digna de mejor causa a que las vivificantes radiaciones del sol lleguen a la mayoría de nuestras víctimas en cantidad mínima eficaz y, por si en algún lado se le escaparan más de la cuenta por los pocos huecos y rendijas que dejan sus bloques de edificios, espantosamente abigarrados y espantosamente altos, las filtra cuidadosamente con el aire sucio y húmedo que las convierte, además, en enclenques.

Es indiscutible —y en tal carácter lo acepta la ciencia mundial— que la contemplación de paisajes naturales, de la noche estrellada, del quehacer de los pájaros y otros animales en libertad y muchas otras imágenes puras, es parte necesaria para el equilibrio funcional del sistema nervioso, es decir, para la salud. Pues bien; con una impiedad que aterra, nuestro "monstruo" se ha ido despojando de las plantas que vivían en los fondos y frentes de nuestras casas, en los casi microscópicos "cuadraditos" de tierra robados al cordón de las veredas o al eje céntrico de algunas calles y avenidas, cuando no en multitud de baldíos y plazoletas, porque su avidez de locales para oficinas y comercios exige cimientos en vez de raíces hasta para el último centímetro cuadrado de suelo. Solamente un puñado de plazas y demasiado clásicos parques y paseos han osado resistir su afán devorador... (hasta ahora). No se olvide, por otra parte, que fuera del beneficioso influjo pervioso mencionado, los vegetales representan ¡nada menos!, que uno de los dos únicos ciclos vitales. En efecto, son las plantas con clorofila, o sea las "verdes", las que en gran proporción mantienen la constitución del aire saludable, al absorber constantemente el anhidrido carbónico espirado por los más conspicuos representantes del reino animal y devolver el vivificante oxígeno.

Luz... cámara y, ahora... sonido. Sin que aún se sepa el último por qué, en el mismo o mayor grado que influyen beneficiosamente las percepciones visuales citadas poco más arriba, lo hacen ciertos estímulos ingresados a nuestro organismo por el aparato auditivo. El canto de las aves, como otras manifestaciones sonoras menos o nada musicales del resto de los animales libres; el murmullo especialísimo del follaje batido por los vientos, de la lluvia al caer y aún los "impresionantes" ruidos de las tormentas desatadas, resultan poderosos e inigualables tónicos. Los ruidos artificiales como los producidos por máquinas y motores, chirridos de vehículos y carruajes de toda clase, estridencias de bocinas y sirenas, golpes de cualquier categoría, rumor de conglomerados y multitudes de humanos, son pésimamente tolerados por el organismo que, además, ¡cosa rara!, posee escasos recursos para adaptarse o acostumbrarse a ellos. La trepidación o temblores generados por las mismas causas presenta, como pariente cercano que es del ruido, parecidas características de nocividad. Infinidad de padecimientos de gravedad variable tienen su origen, muchas veces no reconocido, exclusivamente en esa inadaptabilidad relativa al ruido y a la trepidación. Sorderas precoces, mareos y otros trastornos del equilibrio, hiperexcitabilidad y "malos caracteres", insomnios, depresiones nerviosas, cantidad de fobias y neurosis polimorfas y hasta no pocas hipertensiones amenazadoras, se cuentan entre ellos.

Escala de víctimas

Dejando de lado, por lo exigua, a la cantidad de gente que habita en casas modernas, amplias, asoleadas, ventiladas, con jardines y sistemas bien elaborados de confort y que trabaja en locales de parecidas virtudes, los ciudadanos restantes son presas de la "fiera" en mayor o menor grado. La siguiente escala, sin pretensiones de completa, comprende de los más a los menos expuestos:

Habitantes de subsuelos, plantas bajas, y luego, de los primeros pisos, segundos, etc., en forma decreciente hacia los superiores.

Los que viviendo fuera del "block" central, trabajan habitualmente en locales que tienen que ver con el "degradée" anterior.

Los que viven o trabajan en permanente hacinamiento.

Los que viven o trabajan en casas de construcción antigua con escasas mejoras.

Los que se ven obligados a frecuentar muy a menudo o durante lapsos prolongados las calles, oficinas, comercios y viviendas del gran "centro", aun sin residir ni trabajar habitualmente en él.

Ex profeso he excluido de esta lista a los obreros de actividades industriales y empleados o servidores de comercios reconocidamente insalubres, ya que responden a esta condición en cualquier parte que se encuentren pero que, asimismo, en la actualidad, pueden contar con defensas obligadas que los amparan aceptablemente.

A todo esto, ustedes dirán "¿Y aquello del auto, divino tesoro, en qué quedó?".

Bueno; yo estoy seguro que luego de la presentación "íntima" de la Ciudad-Monstruo, para la mayoría no habría ya necesidad de aclarar la intención que inspiró estas mal hilvanadas líneas. Pero, por las dudas, he de hacerlo en pocos trazos.

Es el caso que las "presas" que tengan la suerte de poseer un medio de locomoción propio, una vez finalizadas sus tareas o trabajos ineludibles diarios, pueden "huir" de nuestra "fiera" más lejos y en menor tiempo que las que no gozan de ese privilegio.

Las últimas horas o minutos de la bendita claridad solar y aun las primeras sombras de la tranquilizante noche podrán ser aprovechadas para compensar en algo las deficiencias vitales apuntadas. Ni qué decir que los "week-ends" y cada feriado o asueto podrán neutralizar en ponderable proporción las "heridas" e "intoxicaciones" recibidas el resto de la semana. El aire puro, los activos rayos solares, los paisajes "verdes", el perfume de las flores, el trino de los pájaros, el arrullo del arroyo, la música del follaje, la magia de las estrellas y la atracción del único satélite terráqueo indudablemente legítimo, la luna, se acercan a las víctimas cada día más aunque estén cada vez más lejos, sólo gracias a la posesión del maravilloso auto-motor de hoy.

¿No es verdad que no está mal lo de "automóvil, divino tesoro"?

GUIA *del Automovilista y Turista*

AGENCIAS Y AUTOMOVILES

ITAL - CAR

ESPECIALIZADO
EN AUTOMOVILES
FIAT - CISITALIA
CAÑOS DE ESCAPE ESPECIALES
Service en el día
Socios del A.C.A. precios especiales
ALSINA 2585 CAPITAL

FIAT
CONCESIONARIO

AUTOMOVILES
SAAVEDRA S.R.L.
Administración y Ventas:
CABILDO 4407 - T. E. 70-2845/4586
TALLER SERVICE
Mecánica — Pintura — Tapizados
MAURE 2010 - T. E. 771-1795/1858

Ford
SERVICE GARANTIZADO

PIERES
CONCESIONARIOS **FORD**

FALCON
Entrega inmediata
Permutas - Financiaciones
CALLAO 1701 - T. E. 41-7690
Solicite Vendedor

Hansa 1100
SERVICE GARANTIZADO

TALLER
NOEL GIRELLI
AUTOMOTORES
GOLIATH HANSA 1100
Service - Stock de Repuestos
BILLINGHURST 2259 T. E. 82-3543

Invitamos a nuestros lectores a hacernos conocer sus impresiones sobre **AUTOCLUB**

I.K.A.
SERVICE GARANTIZADO

NO ESPERE HASTA QUE SU
RENAULT - DAUPHINE
SE MUESTRE **ASI**



En el día resolvemos el problema. Reforzamos el sistema de suspensión con resortes especialmente diseñados para nuestros caminos, evitando el desgaste prematuro de cubiertas.
Al interior enviamos repuestos.

DOMINGO FERNANDEZ
Y HNOS. S. R. L.
IBERA 2463 (casi CABILDO 3100)
T. E. 701-0272

Isard
SERVICE GARANTIZADO

AUTOMOVILES ALBERTO
Venta de ISARD 0 km. y usados,
CONTROLADOS Y REPARADOS
en nuestros talleres especializados en la marca
Balanceadora de ruedas única en la zona
Y ahora... un paragolpe recio, funcional para resaltar la elegancia de su ISARD 61 y 62
Una novedad de ALBERTO
Pida informes
Línea completa de repuestos
PIDA SU TURNO
Avda. Libertador Gral. San Martín 875
T. E. 797-3984 VICENTE LOPEZ

Sr. SOCIO:
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

M. S. L.
- Especialistas en ISARD
- Reacondicionamiento total de motor **en 48 horas**
- A talleres del interior, precios especiales

Pida informes
Av. Libertador G. San Martín 8350
T. E. 70 - 2111 CAPITAL

¡QUE BIEN SE VIAJA!
con un **"ISARD"**
Previamente Revisado
y Controlado por
TALLER PASCO
Service Autorizado
Socios del A.C.A., descuentos especiales
PASCO 1292 T. E. 27-1273

N.S.U.
SERVICE GARANTIZADO

AUTOMOTORES
EL PUENTE S. A.
CONCESIONARIO OFICIAL
NSU PRINZ



CONCESIONARIO OFICIAL
Rastrojero y G W Sedán
Venta y Service
Av. Libertador Gral. San Martín 60 /70
T. E. 791-3326 - VICENTE LOPEZ

PRINCE CAR S.R.L.



CONCESIONARIO
NSU PRINZ
Línea completa de repuestos LEGITIMOS
AMPLIOS PLANES DE FINANCIACION
MONROE 2724/28 - 73-2116
TALLER: Buenos Aires
CONESA 4148 - T. E. 70-7462



CINTURONES DE SEGURIDAD
HEBILLA AUTOMATICA
ACERO INOXIDABLE IMPORTADO
100 % Nylon DUCILO de alta tenacidad

Solicítelo en el Automóvil Club Argentino en el concesionario de su marca, y en nuestros services oficiales:

Sánchez de Bustamante 2482 - Bs. Aires
Av. SANTA FE 1479 - MARTINEZ

SALVEX
Av. de MAYO 1365
7º p. of. 70 Bs. As.
T. E. 37-9629

¡SALVESE CON SALVEX!



AUTOLIVOS
Agentes exclusivos N. S. U.
En Vte. López - Olivos - La Lucila
Martínez y Acassuso
PEUGEOT 0 Km.
ISARD 0 Km.
Av. Lib. Gral. San Martín 3050
(OLIVOS) T. E. 791-9285
Service autorizado N. S. U.



PRINCIPE
S.A.C.I.M. y C.



CONCESIONARIO
PEUGEOT
VENTAS - REPUESTOS - SERVICE
Av. SANTA FE 5085-91
T. E. 77 - 7595 - 0930 - 6363

HELLER Hnos.
SERVICIO
AUTORIZADO
PEUGEOT
Técnicos especialistas en
PEUGEOT 403 y 404
CRAMER 3274/76 T. E. 70-0325

LUIS LAMAS
SERVICE
PEUGEOT
AUTORIZADO
CABELLO 3434 T. E. 71-2659



GUILLERMO BILLY



Concesionario oficial
PEUGEOT
Aceptamos unidades usadas
Financiación por el saldo
BULNES 65
(Rivadavia al 3700)

TALLER CENTRAL
PEUGEOT
D. A. P. A. S. A.
MANTENIMIENTO
SINCLAIR 2963
Teléfonos: 71 - 0667 - 1851

AGENCIA
"BUENOS AIRES"
S.A.C.I.F.
CONCESIONARIO "PEUGEOT"



Exposición y Ventas:
RIVADAVIA 6158/60/62
T. E. 66-5226 y 63-5330

ARRIGO AVIANI
y Cía. S. R. L.
Servicio Autorizado PEUGEOT



Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad - Estación de Servicio
Underseal
Cavia 3297 - T. E. 72-4207
Altura Avda. Pte. Figueroa Alcorta 3600

GUT - CAR S.C.C.
Servicio Autorizado PEUGEOT
Técnicos especialistas en



PEUGEOT 403 y 404
FRANKLIN D. ROOSEVELT 1935 - 73-7603
(ex Guanacache)

TALLERES
"LE MANS"
SERVICE AUTORIZADO



PEUGEOT
SOLIS 1666 - T. E. 27-0196
CAPITAL

AUTOCLUB
es la revista de automovilismo de **mayor tiraje** en América latina.

GONZALEZ & PRESTIA
S. R. L.
TECNICOS ESPECIALISTAS
REPARACIONES EN EL DIA



SERVICE
Peugeot
AUTORIZADO
CORDOBA 3264 - 66
T. E. 86 - 1370
88 - 5296

Sr. SOCIO:
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

CHAPA Y PINTURA

¡Pintores!

¡Con 2 manos, el coche pintado! 1 MANO VALE POR 4, si se aplica con la maravillosa "TAZATERMICA" **Colpint** M. R.



PATENTE Nº 120.938

se ajusta a todos los cabezales de sopletes a pernos.

El calor diluye la laca dando más brillo y evitando el blanqueo.

Además evitará el gasto del thinner, elemento tan caro y que nada contribuye a la finalidad del trabajo

Fabrica y Distribuye "PINTCOL" S.R.L. HUDSON 570 V. Maipú San Martín T. E. 755-2795

Garantía en pinturas, especialidades y afines. En venta en las mejores pinturerías del país.

TALLER BERUTTI

De JOSE PEREZ y GUILLERMO VAGO

FINA ARTESANIA EN REPARACIONES DE CHAPA Y PINTURA



Especialista en Vuelcos

Descuentos a socios del A.C.A.

BERUTTI 4436 T. E. 72-8917

Casi esq. Oro

GRAND PRIX S.R.L.

Chapa - Pintura - Mecánica

ACCESORIOS AUTOMOVILES

Paragolpes - Defensa - Tapicería

Fabricación - Colocación - Venta

MALABIA 2370/72 - T. E. 72-6500

a 100 metros de Av. Santa Fe

¿Le agrada AUTOCLUB? En cualquier caso, háganos conocer su opinión al respecto.

DEFENSAS - CROMADOS

MARIO IBERTI y Cía.

Las mejores DEFENSAS para su automóvil o pick-up, únicas con garantía escrita del cromado.

Colocación en el acto



Visite nuestro nuevo salón para ventas de accesorios, nacionales e importados y la moderna planta de galvanotécnia, recién inaugurados.

AUSTRIA 2576
T. E. 82-7344 y 83-3824

DEFENSAS para su automóvil



CALIDAD Y DISTINCION

FABRICACION PROPIA
CROMADOS GARANTIZADOS
SOCIOS DEL A.C.A. DESCUENTOS

ALVAREZ

en la esquina del buzón
BELGRANO 2799 — JUJUY 396
T. E. 97-4121

ESTACIONES DE SERVICIO

ESTACION DE SERVICIO
''SARMIENTO''
Servicio "SHELL"
LOPEZ, CASEIRAS y Cía.
Lavado y engrase nocturno
SARMIENTO 3301 T. E. 88 - 3049

MOTOS Y MOTONETAS

REPUESTOS Y ACCESORIOS para MOTOS Y MOTONETAS

RG

R. González y Cía.

Descuento especial a socios del A.C.A.
Avda. SAN MARTIN 1555, esq. Añasco

LAU · LAU · LAU

LAU

UNICO SEGURO PERFECTO CONTRA **ROBO DE COCHES**

INVENTO ALEMAN
GARANTIZADO
MODELO PARA TODAS LAS MARCAS DE AUTOS
INFORMES Y COLOCACION

BELGRANO **3030**
T. E. 97 - 5455

RADIO Y ELECTRICIDAD

BOSTON RADIO

Presenta su última novedad



Valija portátil, radio-fono a transistores-Parlantes desmontables-Funciona con pilas de linterna o con batería de automóvil. Sumamente económico en su consumo. Ideal para turismo, camping, etc.

PRECIO OFERTA: $ 7.500.—

A socios del A.C.A. descuento especial

Montevideo 161 T. E. 40 - 7874

Auto Radio "OSCAR"

Fabricación - Venta y Reparaciones

CERRITO 776 T. E. 41-0446

Sr. SOCIO: Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

Aire acondicionado **DUMONT** solicite un balance térmico sin cargo

Corrientes 2021-40-9379 y 49-3006 Bs. As.



cordex S.A.I. y C.

PROMENADE
HOTEL

Al servicio integral del hombre de empresa.

RESERVAS: T. E. 31-5851 y 31-5761

MARCELO T. de ALVEAR 444 (ex Charcas)

32-5881/85

LAFAYETTE HOTEL

Lafayette Sociedad de Responsabilidad Limitada - Capital $ 6.700.000 %

RECONQUISTA 546

Buenos Aires — T. E. 31-9581 al 6

TT. Nº 220

Dirección Telegráfica: "Lafayettehotel"

NAPOLEON HOTEL

RIVADAVIA 1364

T. E. 31 - 2031 al 6

MOTEL BAR
"LA GUINGUETTE"

GRILL-ROOM

Ruta 197 Km. 15,5 entre rutas 8 y 9
Frente Vivero Diharce

Est. Ing. Pablo Nogués F.C.G.B.
a 3 cuadras de la Estación.
A 1 paso de la Capital.

SU "CHEZ-VOUS" PREDILECTO

El lugar de su week-end preferido
Habitaciones con baño privado
Atención esmerada y permanente

Abierto todo el año

INFORMES: T. E. 35 - 7051

HOTEL REGIDOR

HOTEL MODERNO

100 apartamentos con baño, teléfono y aire acondicionado - American Bar

TUCUMAN 451

T. E. 32-9415/6/7 - 31-4290

VIAMONTE HOTEL

Dirección Telegráfica "VIAMONTEL"

VIAMONTE 833 — T. E. 31-5241 al 47
Buenos Aires

Gran Hotel San Carlos

100 HABITACIONES AMPLIAS

Bien aireadas, con profusión de luz y sol.
Todas con baño privado - Agua caliente
Calefacción - Teléfono - Radio - Televisión

En el corazón de Bs. Aires: Suipacha 39
A UN PASO DE TODO. T. E. 40-7021 al 26

REGIS HOTEL

MODERNO HOTEL ALOJAMIENTO

100 habitaciones con baño privado
Aire acondicionado

LAVALLE 813 esq. Esmeralda

T. E. 35-5441 - Buenos Aires

BRISTOL HOTEL

124 habitaciones con baño privado

CERRITO 284 y SARMIENTO

T. E. 35-5401/09

Buenos Aires

HOTEL "DON CARLOS"

CARLOS PELLEGRINI 1427

T. E. 42 - 9845 al 49, con 30 internos

HOTEL LOURDES

30 apartamentos con baño privado y teléfono

CALLAO 44

(Frente al Congreso de la Nación)

T. E. 45-2467/3080 Buenos Aires

GRAN HOTEL DE LA PAIX

120 habitaciones - 120 teléfonos - baños privados - confort - calefacción agua caliente.
Con pensión o habitación solamente
Precios moderados

RIVADAVIA 1151/55 Buenos Aires

T. E. 38-8061/66 - 37-7140

PLENO CENTRO

9 DE JULIO HOTEL

Frente al Obelisco

Habitaciones con teléfono y baño privado
Precios módicos

CARLOS PELLEGRINI 521

T. E. 35-1417/3649

TELESE HOTEL

45 habitaciones - Ambiente familiar

Precios módicos

CALLAO 648 - Buenos Aires

T. E. 42-8969 y 42-2355

RESTAURANTES

"EL MORDISCO"

RESTAURANTE - GRILL - BAR

ESPECIALIDADES AL ASADOR
COCINA INTERNACIONAL
SALON DE TE
TERRAZA JARDIN
MUSICA FUNCIONAL
ESTACIONAMIENTO

ALMUERZO Y CENA

10 % de descuento a socios del A.C.A. contra presentación de carnet
11 DE SEPTIEMBRE 2202. T.E. 73-2284
(Barrancas de Belgrano)

EN LA REPUBLICA DE
LA BOCA VISITE
LA VIEJA Y TRADICIONAL

CANTINA SPADAVECCHIA

NECOCHEA 1180 — RESERVAS:

Entre Brandsen y Suárez — T. E. 21 - 4977

BOCA

RESTAURANTE VENUS

Cocina internacional - Banquetes
Refrigeración - Calefacción
Abierto todos los días

C. PELLEGRINI 1143. T. E. 41-9173/9629

RESTAURANTE y BAR PICCOLO

Nocturno, el más coqueto, confortable y barato del barrio norte

ARENALES 1618 — T. E. 41-0775

RESTAURANTE PARRILLA

LA DOMA



Chivito al asador y la mejor carne de exportación.

Música funcional. Atención esmerada.
Precios razonables.

Socios del A.C.A. descuentos especiales.

TORTONI S.R.L.

Av. LIB. GRAL. SAN MARTIN 1801

T. E. 795-9760 — Vicente López

CORAGGIO S.R.L.

Cene y diviértase en el Primer Restaurant de los mozos cantores
Cuore di Leone
Rey de los Canelones.

Entre Ríos 662 — T. E. 38-4840

RESTAURANTE
"EL QUIJOTE"

Ojea, Iglesias y Cía.

Cocina Internacional.
Atendido por sus dueños.

CARLOS PELLEGRINI 663 T. E. 35-0212

EL CEIBAL

El restaurante criollo de Buenos Aires
Empanadas salteñas - Platos típicos

LAS HERAS 2263 — T. E. 83-2707

LE COQ D'OR

RESTAURANTE

GRILL BAR

Aire acondicionado - Salón Banquetes

MARCELO T. DE ALVEAR 1372

T. E. 44-8056

"CLAUDIO"

RESTAURANTE Y PARRILLA

Achuras y Carnes de Exportación
Especialidad en Ranas y Mariscos

SARMIENTO 1550 — T. E. 35-5551

CANTINA ITALIANA VIA ROMA

MUSICA Y CANCIONES
BANQUETES Y DESPEDIDAS

CARLOS PELLEGRINI 1020 - T. E. 42-4645

AUTO PARRILLA SIST. PAT.

Donde mozos especializados asarán en su mesa y a su vista las mejores Carnes, Achuras, Pollos, Chivitos y Pescados, sin humo ni olor en sólo 14 minutos

PARANA 881 — T. E. 42-3826

家 酒 華 中
LA CANTINA CHINA

Especialidad en comida China
Domingos, cerrado.

MAIPU 967, Bs. As. — T. E. 32-7391/95

PIROSKA

Para Gourman's:

Restaurante HUNGARO

Violín Concierto — MAIPU 958

FLORERIAS

LA ORQUIDEA

SUIPACHA Y VIAMONTE

La florería más grande del mundo

NUEVOS LIBROS TIENE LA BIBLIOTECA DEL A.C.A.

UN importante y variado número de libros se ha incorporado a la Biblioteca del A.C.A. los que enunciamos seguidamente, para las consultas que deseen formular nuestros asociados.

MANUALES DE AUTOMOVILES

FIAT: Características, empleo y cuidados. 500 Tipo 110; 1100 furgoneta, camioneta, rubia, 1200 gran luz: 1400 A; 1400 A Diesel; 1400 B; 1900 A; 1900 B; Millecento.

FORD: Ford Truck, 1961 100-800 Series. Shop Manual. Falcón 1960. Manual del Taller. Camión 1960. Manual del Taller. Suplemento. Automóviles Ford 1960. Manual del Taller. Automóviles Ford y Mercury 1961. Manual del Taller.

CREVROLET: Chevrolet Truck. Shop Manual 1960. Chevrolet Corvair and Corvair 95 Shop Manual 1961. Supl. 1962. Chevrolet Passenger Car. Shop Manual 1962.

PONTIAC: Pontiac Tempest. Chassis Shop Manual 1962.

RILEY: Manual del Taller y del Conductor.

B. M. W.: Manual de Reparaciones EMW 700. Manual de Reparaciones Isetta Motocoupé Manual de Reparaciones BMW 501 - 501 A - 501 B - 501/6 - 501/8 - 502.

MERCEDES BENZ: Manual del Taller para automóviles de turismo 180 hasta 220 SE. Manual del Taller para automóviles de turismo 220b - 220 Sb - 220 SEb 300d "Automatic". Instrucciones de servicio. Catálogo de Repuestos 180 c - 180 Dc. Catálogo de Repuestos - 190c 190 Dc. Breve introducción a los tipos 180a - 219-220S- 300d para el service. Breve introducción a los tipos L/O 319 y L/O 319 D para el servicio (para camiones). Desarmado y armado de la Dirección DB LO del tipo 190. Manual del Taller OM Motores Diesel tipo Om 636 y OM 621. Cambio de velocidades automáticas DB. Introducción para servicio de taller. El embrague automático-hidráulico. Tiempos normas para trabajos de reparaciones 311-312-321 (para camiones). Tabla para neumáticos presión sobre los ejes, presión de neumáticos de camiones.

RENAULT: Manual de reparaciones Dauphine R. 1090 y R 1090 A (en francés). Manual de Reparaciones R. 1092 (en francés). Manual de Reparaciones R. 1120 y 1121 (en francés).

VOLKSWAGEN: Manual del Taller y reparaciones de coches de turismo tipos: 11-14 y 15. Manual de Instrucciones Sedan y Cabriolet.

RAMBLER: Service Technical Manual 1962.

NOVELAS

"La montaña mágica", Thomas Mann; "Doctor Faustus", Thomas Mann; "Relatos", Eernest Hemingway; "Rosaura a las diez", Marcos Denevi; "La camarada Ana", Salvador de Madariaga; "El corazón de piedra verde", Salvador de Madariaga; "Sucedió en Bosnia", Ivo Andric; "Las águilas", duardo Mallea; "Barrabás", Par Lagerkvist.

VARIOS

ALMANAQUE MUNDIAL 1961 (enciclopedia anual con los últimos acontecimientos y datos histórico-geográficos). ARGENTINA. SUMA DE GEOGRAFIA Ed. Peuser, Francisco de Aparicio y Horacio Difrieri. 8 volúmenes, 1958-1961 (conocimientos geográficos del país, geología, orografía, zoología, cultivos, geografía médica y de la nutrición, toponimia, cartografía etc. ANNUAL REPORT OF THE BOARD OF REGENTS OF THE SMISTHSONIAN INSTITUTION 1960 (en inglés) (Informaciones generales sobre el Instituto, artículos de astronomía, aviación, ciencias naturales, navegación, etcétera)

"VALIJA..."

(Viene de la página 87)

nieri y el fabuloso principado delineado por miles de luces que se reflejan en las aguas del Mediterráneo. Esto no se olvidará nunca; además, es un paseo descansado y no requiere complicaciones en la "toilette". Después, ir a comer a un restaurante algún plato típico, como una "pissaladiére" (tortilla de cebollas y anchoas), un surpión a la nizarda (sepia, un pescado que acá no se conoce), acompañados de un vino Bellet o Villars, y terminar con buñuelos de acacias bebiendo la bebida nacional del lugar.

Compras a realizar en Niza

"Ir de compras" a lo largo de la costa es doble placer: las cosas bellas para adquirir y el panorama, que no cansa admirar. Luego los negocios coquetos con sabor local y la amabilidad de las vendedoras, que después de la elección, hacen un obsequio como "souvenir".

Se pueden adquirir: trajes y conjuntos de playa de última moda, artículos de sport, para hombres también; sombreros y gorras para el sol. En los negocios de callejuelas típicas, algún utensillo, figurilla de recuerdo para nuestro hogar. Perfumes: extractos de flores que son muy preciados; los famosos 'rouges" indelebles, bolsitas de lavanda, muñecas nizardas, cristales de Biot y caramelos de flores (forma, color y sabor), de acacias, mimosas, violetas.

Después de unos días brillantes en Niza, es interesante pasar por Cap D'Antibes, rincón encantador, donde un monolito recuerda el punto de desembarco de Napoleón, al regreso de la isla de Elba.

Hay una magnífica piscina repleta de gente alegre y feliz, L'Eden Roc, encuadrada en las rocas junto al mar.

Seguimos a Jean Les Pins, lugar frecuentado por artistas célebres, donde se hace vida un poco más tranquila; posee un Casino, uno de los más importantes de Francia, con una terraza al mar.

Finalmente llegamos a Cannes, lujosísima estación, cuyas temporadas, invierno por su clima tibio y verano por sus luces, flores, colorido de sus aguas cambiantes, magníficos hoteles y diversos "night clubs" de diferentes estilos, goza de merecida fama. La vida playera es magnífica. Se ven personalidades del mundo, los yates más variados y lujosos, y, sobre todo, la elegancia de las mujeres, que con el color tostado que da el sol del Mediterráneo, lucen más bellas sus toilettes de playa, algunas audaces y todas modernas, y de noche, en los "díners" de hoteles y "boîtes de nuit", soleros y vestidos, hermosos modelos de las diferentes "maisons" francesas, representadas en el lugar.

"ACCIDENTES..."

(Viene de la página 34)

Nuestro amigo Gérard tiene su teoría: "El embrujo que puede haber en el lugar es de menos importancia que el que puede estar en el ánimo del piloto". Y cuenta su propia experiencia: "He pasado en auto, muchas veces, por lugares donde se habían producido accidentes extraños. Se los reconocía como lugares "malditos". Yo no he notado nada. Pero en ocasiones, he tenido la impresión de que el auto "flotaba" y que no respondía con toda normalidad a los mandos. Daba la sensación de desviarse a la derecha o a la izquierda, sin razón valedera, como si una fuerza misteriosa lo tuviera a su merced. Al mismo tiempo, yo me sentía bastante inquieto. Pero para mí que esta fuerza provenía más de mí mismo, que del paisaje o del encantamiento del camino. Sin embargo, algo muy parecido a un terror irracional persistía en mí y tenía el sentimiento de que mis reflejos iban a traicionarme. Contra el psiquismo del conductor, no hay cataplasma que valga. Pero cuando, debido a una cierta publicidad, un camino o un lugar toma la fama de estar marcado por el destino, los accidentes aumentan automáticamente. También es común que cuando un accidente grave se origina en una carretera frecuentada, se suceden en sus alrededores otros más o menos graves. ¿Por qué? Emocionados, trastornados por el espectáculo de las víctimas y de los vehículos destrozados, los conductores tienen el volante con un sentimiento indefinible de malestar o a veces de pánico. A partir de ese momento, está psicológicamente preparado para el accidente."

Pero eso no es todo. Tener poco dinero encima es ya de por sí incómodo, pero en un automovilista puede ser la predisposición al drama. El conductor teme no tener bastante para pagar la nafta necesaria hasta el fin del viaje. Esto le ocasiona tensión nerviosa, prisa, etcétera. Dice Gérard que sobre un número elevado de víctimas, las sumas de dinero que llevaban encima, eran insuficientes para atender sus gastos de viaje. Otros aspirantes a la catástrofe son los vanidosos que no quieren dejarse pasar. Y los charlatanes, especialmente los de sangre meridional, que no pueden contar la historia más anodina, sin abandonar el volante para hacer gestos con los brazos o las manos. Pero la mayor cantidad de accidentes —y esto era de esperar— se han registrado cuando las víctimas antes de iniciar el viaje han discutido un poco fuera de tono, como se discute normalmente entre marido y mujer. Eso no quiere decir que los solteros tengan más chances de evitar los accidentes automovilísticos, y puede decirse que ésta no es la única desventaja de la soltería.

EL "VERRAZANO-NARROWS"

(Viene de la página 19)

el paisaje americano. Mr. Ammann merecería un título que todavía no existe para que hiciese juego con todo lo que no existía y que él se atrevió a crear...: el Golden Gate Bridge, en San Francisco; el Mackinar Bridge, en Michigan; el Delaware Memorial Bridge, el Bayonne Bridge, en Nueva Jersey, y los puentes más extraordinarios de Nueva York como el Washington Bridge, el Triborough, el el Throgs Neck, el Bronx-Wistone y ahora el Verrazano-Narrows.

Othmar Ammann nació en Suiza, se graduó en el Instituto Politécnico Federal y en 1904 vino a EE.UU. porque le interesaban mucho los puentes y quería conocer el de Brooklyn que en esos días era el puente colgante más grande del mundo... Ammann vino a EE.UU. de visita... y se quedó. En 1924 se hizo ciudadano americano y seguidamente, a intervalos razonables, confirmó su maridaje con la tierra de adopción construyendo puentes que son como monumentos a su talento y a la dinámica del país. Robert Moses, una de las destacadas figuras públicas de Nueva York, ha dicho de Ammann: "Es una lástima que no pueda vivir cien años más porque, seguramente, hubiera llegado a construir un puente sobre el Atlántico".

Cuando esté terminado el Verrazano-Narrows, Mr. Ammann tendrá la distinción impar de haber desempeñado un papel importante en la construcción de los cuatro puentes colgantes más grandes del mundo, entre los que se contarán los dos más importantes que tiene Nueva York.

El puente que ahora se construye agregará la isla de Richmond al conjunto que, poco a poco, se ha ido soldando al continente a fuerza de puentes y túneles.

AMPLIACION SERVICIOS DE TURISMO EN MAR DEL PLATA

La oficina de turismo que funciona en la filial Mar del Plata ha sido motivo de una reorganización, que consiste especialmente en la ampliación de los servicios turísticos brindados allí por la Entidad.

Merced a ello, en la temporada que se avecina los señores asociados dispondrán de un completo asesoramiento sobre caminos, excursiones en los alrededores, hoteles, transportes, etcétera. Como siempre, tendrán a su disposición los mapas y planos de los itinerarios de su interés.

Se han agregado a estos servicios, la venta de pasajes aéreos (cabotaje e internacionales), marítimos, etcétera. A la vez, personal especializado orientará a los socios y familiares sobre la programación de excursiones.

DETRAS DEL VOLANTE

BUENOS CONSEJOS PARA MEJORES AUTOMOVILISTAS

Por CARLOS BENEDETTO

Para AUTOCLUB - Ilustró VILLAFANE

NUESTRO país es grande, inmenso. Las carreteras parecen interminables. El coche va devorando kilómetros; tras recorrer una distancia que en Europa nos hubiese llevado a Italia o al extremo norte del continente, aquí, en cambio, apenas habremos llegado a Mendoza o Tucumán . . .

Las enormes distancias, precisamente, hacen que el automovilista deba tomar recaudos especiales al emprender un viaje que lo lleva al interior. Hasta hace no muchos años, al iniciar un viaje en automóvil al interior, era **conditio sine que non** llevar varias cubiertas de repuesto, nafta, una cuarta, indumentaria especial y cadenas para salir del mal paso.



Las cosas han cambiado. En **todas partes hay estaciones de servicio, y las rutas principales están pavimentadas.**

Sin embargo, uno de los peligros que subsisten para el automovilista es el de quedarse sin nafta a la vera del camino. El hecho es, de por sí, poco agradable. Pero la situación se torna más incómoda aún cuando uno se queda de noche.

A nadie le gusta parar en plena ruta, y **menos aún de noche,** para ayudar al prójimo. Lo de quedarse sin combustible se torna entonces un episodio tragicómico. ¡Y pensar que es tan fácil obviar esta eventualidad con un pequeño recipiente, de chapa o plástico, de cinco o diez litros de contenido. Para un automóvil normal, 5 litros bastan para recorrer entre 30 y 50 kilómetros lo suficiente para encontrar un surtidor.



¿USTED conoce el caso de Aquiles y la tortuga?

El planteamiento del problema es éste: Aquiles y la tortuga realizan una carrera para definir una apuesta. Aquiles corre diez veces más a prisa que la tortuga, por lo que el primero le concede a su rival anfibio 100 metros de ventaja.

La carrera. Aquiles echa a correr a todo vapor, cubriendo el primer centenar de metros. Pero en el ínterin la tortuga ya ha cubierto los 10 metros que le acuerda su escasa velocidad, hallándose, en total, a 110 metros del punto del cual partió Aquiles.

Este, por su parte, cubre velozmente los diez metros que lo separan del quelonio, pero mientras tanto el animalillo ya ha adelantado otro metro.

Aquiles avanza un metro más, pero la tortuga, diez veces más lenta que el corredor, acaba de cubrir 10 centímetros.

Aquiles recorre los diez centímetros que la tortuga le lleva de ventaja, pero no la alcanza, puesto que en este mismo lapso el animal ha recorrido un centímetro.

¿Podrá Aquiles superar a la tortuga? Esta pregunta se la formulaban los antiguas griegos, sin hallar respuesta, por cuanto la cuenta es infinita.

Nosotros, que dominamos las matemáticas, sabemos que Aquiles iguala a la tortuga después de haber cubierto él 111 1/9 metros, y su rival 11 1/9 metros.

Así, intrincados y sin aparente solución, se presentan a veces a primera vista las cosas en la vida real. **Y con mucha frecuencia creemos estar frente a un misterio cuando nuestro automóvil sufre un desperfecto.** A veces hay que recurrir a un taller mecánico, pero también puede ser que nosotros mismos podamos subsanar el inconveniente con tal de saber cómo hacerlo.

EL automóvil, ha dicho alguien, es un invento fantástico. **Lo único malo que tiene es que de vez en cuando se queda . . .**

Eso de quedarse es cosa muy común. A todos nos pasa alguna vez.

Pero si tal ocurre, lo primordial y más importante es no perder la cabeza. Aun antes de detenerse el vehículo por completo, bueno es arrimar al costado o salir a la banquina para allí tratar de resolver los inconvenientes con toda tranquilidad. Porque lo cierto es que la mayoría de los accidentes se producen a raíz de vehículos mal estacionados en la ruta, o cuando, sin estar detenidos, avanzan en forma excesivamente lenta.

La ruta debe quedar libre para los que viajan. El que pasea o ha sufrido un desperfecto debe dejarla libre para los demás.

HABLABAMOS de viajar de noche.

¿Alguna vez se le ocurrió revisar los faros, centrarlos?

El problema que encierran los faros mal regulados es doble:

a) Puede que debido al encandilamiento provocado por nuestros haces de luz un automovilista que viene de frente cometa una mala maniobra, resultante de la fugaz ceguera que aquéllos le provocan.

b) Puede que no distingamos bien la carretera, "mordiendo" la banquina, o que nos encontremos de improviso con un vehículo mal estacionado en plena ruta.

La regulación de los faros es, por lo tanto, tarea muy importante que ningún automovilista debe descuidar.

SUPUESTO el caso que usted se queda sin agua en cualquier parte. Supuesto, también, que usted no se ha dado cuenta a tiempo que a su motor le viene faltando el líquido refrigerante durante algún tiempo. Que, en suma, su radiador apenas contiene algunas gotas de agua y que el indicador de temperatura está mucho más allá de los 100 grados centígrados.



No, ¡no se asuste! ¡No pierda la cabeza!

Lo primero y más importante: no pare el motor, porque el detener su marcha acumula por unos minutos más calor que cuando está funcionando.

Déjelo, pues, funcionando, sin acelerarlo. Procure un poco de agua, y échelo al radiador poco a poco. **De tal forma, el líquido va circulando por el motor y aumenta su temperatura gradualmente,** con lo que se evita que el contacto del hierro recalentado con el agua fría produzca la rotura de la cabeza de cilindros o el block.



AJUSTE SU CINTURON



DIARIAMENTE millares de pasajeros del aire ven al frente de la cabina del avión el letrero con letras iluminadas que, con algo de intimidatorio, aconseja a los viajeros ajustar el cinturón que los amarra al asiento, y no obstante la suave voz humana de la aero-camarera que reitera el pedido, ese llamado a la seguridad siempre encuentra una resonancia un tanto dramática; pero nadie deja de cumplir la indicación, salvo, a veces, cuando se trata de un pasajero novicio. En realidad, por lo general el llamado no aparece porque exista algún peligro en perspectiva, sino simplemente como precaución. El cinturón de seguridad en los aviones, después de todo, cumple la misma misión que los salvavidas y los botes salvavidas en los buques.

Una pregunta angustiosa

Este último antecedente induce a preguntarse hasta cuándo millones de automovilistas van a aceptar impasiblemente el tributo de muertos y heridos que se producen en las calles y caminos por falta de ese elemento en sus coches y simplemente porque en cierto sector de conductores sigue viva una oposición psicológica al uso de los cinturones de seguridad.

Los fabricantes de automóviles han debido soportar durante años el reproche de que, mientras hacían todo lo necesario para mejorar la estabilidad y seguridad de los vehículos mismos, ninguna preocupación les merecía la seguridad del conductor, en cuanto a la posibilidad de prevenir los daños personales. Se les imputaba el criterio de que los hombres son "como Dios los ha hecho", y que cada uno debía resignarse a sufrir las consecuencias de sus actos como conductor.

Si eso es exacto, deberíamos resignarnos a que la cifra de accidentes graves o fatales en las rutas vaya ascendiendo a niveles fabulosos, ateniéndonos al aumento de vehículos motorizados en los caminos. ¿Pero debe ser realmente así? Hoy puede contestarse enfáticamente que no, y en esta negativa participan los propios fabricantes de automóviles. En los últimos años se han realizado "tests" prolijamente conducidos, especialmente en los Estados Unidos, que han demostrado fuera de toda duda posible que el tributo de muertos o mutilados por accidentes de tránsito en los caminos puede ser considerablemente reducido simplemente si se aconseja o se obliga al conductor o acompañantes a usar el cinturón de seguridad, que actualmente se fabrica en todas partes.

Tests elocuentes

De esos tests son particularmente interesantes los realizados por los especialistas de la Ford Motor Co., que por lo general fueron cumplidos con la ayuda de muñecos dotados con los más perfectos instrumentos electrónicos, que servían para registrar los resultados. También se recurrió a la colaboración del gremio médico, de funcionarios del gobierno, universidades y organizaciones manufactureras.

Los resultados de esos tests son sencillamente asombrosos. Sin cinturones de seguridad, el 75 % de las víctimas de los accidentes sufrieron algún daño de mayor o menor profundidad. El 23 % de esos daños debían ser incluidos en algunas de las categorías siguientes: moderados, severos, críticos, graves o fatales. Finalmente, el 3,6 por ciento de los daños debían ser clasificados como claramente peligrosos para la vida o fatales dentro del término de 24 ho-



ras. En cambio, usando los cinturones de seguridad en accidentes del mismo tipo que los citados en los casos anteriores, las observaciones dieron los siguientes resultados: sólo el 29,9 por ciento sufría algún daño de mayor o menor importancia, y solamente el 9,2 % de esos daños debía ser clasificado como moderado, severo, crítico, peligroso o fatal; en fin, sólo el 1 % entraba en la categoría de daños que podían ser clasificados en los últimos dos tipos, es decir, peligrosos o fatales. De todas esas cifras, aparece claro que el uso de los cinturones de seguridad trae una disminución del 60,4 % de la gravedad de los accidentes.

Es interesante anotar algunas cifras vinculadas al mismo tema. Los estudios e investigaciones efectuados a través de las estadísticas más rigurosas, demuestran que sobre 3.261 accidentes registrados en un período determinado en los caminos británicos, que comprometieron a 7.000 pasajeros o conductores, en el 14 % de los casos los ocupantes fueron arrojados al exterior. Otras observaciones revelan que en el 55 % de los casos el accidente determinó que se abriesen las puertas del vehículo, y se da la cifra de 47 % para la proporción de conductores o pasajeros lanzados al exterior. Estos guarismos, por sí solos, sugieren la idea de que esas consecuencias pueden ser evitadas con el empleo del cinturón.

Salvavidas o trampa mortal

Pero mucha gente se pregunta si ese cinturón de seguridad no se convertiría en una especie de trampa en el caso de un accidente que comportase incendio del vehículo o su inmersión en agua. A esto debe contestarse que no es así. Los cinturones están fabricados de tal modo que es sumamente fácil y rápida la maniobra para soltarlos con una leve presión sobre la hebilla. Ahora bien, si el accidentado ha quedado tan gravemente herido que no tiene posibilidad ni conciencia para soltar el cinturón mediante esa leve presión, es muy poco probable que hubiese podido salvarse de todos modos arrastrándose fuera del coche después del accidente.

Otro aspecto del tema, que se discute desde otro ángulo, es de si el empleo de los cinturones podría dotar a cierto tipo de conductores de una falsa sensación de seguridad, induciéndolos así en malos hábitos de conducción. La respuesta es sencilla: el conductor normal y sensato, en ningún caso se pondrá a manejar su vehículo como un maniático exaltado simplemente porque está usando el cinturón de seguridad, y en cuanto al conductor desorbitado o irreflexivo, ya se sabe que conducirá anormalmente en cualquier caso, use o no el cinturón.

Finalmente, lo que queda como cierto y comprobado a través de las estadísticas publicadas en la Gran Bretaña, es que la adopción universal de los cinturones de seguridad en los vehículos comunes podría salvar alrededor de 700 vidas por año en ese país y disminuir por lo menos en un 50 % la gravedad de los daños personales que podrían sufrir los conductores o sus acompañantes.

¿Y en la Argentina?

(Traducido y adaptado de "Ford Times").

EL TRANSITO Y LA VELOCIDAD

Por el Dr. JOSE ARCE

Para AUTOCLUB

DIARIAMENTE veo pasar por frente a mi casa, automóviles a 100 kilómetros la hora. La inconsciencia de quienes los conducen les impide pensar que pocos minutos después pueden ser homicidas, más o menos involuntarios. En su carrera encuentran alguna luz roja de las pocas instaladas hasta ahora. No las respetan. Son "obstáculos" puestos, estúpidamente, en el camino; pero eso no les impedirá demostrar su capacidad para conducir y para matar.

Pero, ¡guay de que una señora estacione el vehículo del lado o en el lugar prohibido! Pocos minutos después tendrá una boleta por contravenir las ordenanzas. En el pavimento de la calzada está indicado el máximum de velocidad: 40, 50, 60 kilómetros; pero eso no reza con los volantes a que más arriba me refiero, ni preocupa a los "zorros grises".

Una anécdota. Cierto día corría en automóvil por una ruta, en los alrededores de Nueva York. En un momento dado me alcanzó un policía en motocicleta y me reclamó la licencia para conducir. Al comprobar que era un Embajador, me la devolvió advirtiéndome que iba a mayor velocidad de la que estaba permitida en ese lugar. Seguí mi camino. Dos días después recibí una cédula. Un juez me invitaba a explicarme. Le contesté que el día fijado para la audiencia me encontraba entre dos deberes: el de concurrir a su llamado y el de presidir una Comisión en las Naciones Unidas: me veía obligado a optar por el último. Pero para no hacer caso omiso de la justicia y aun cuando no creía haber excedido la velocidad autorizada, me declaraba culpable y le rogaba me hiciera saber cuál era la multa que debía pagar. En su respuesta el juez excusaba mi inasistencia y me imponía quince dólares de multa, que yo le mandé en un cheque a su nombre; le acompañé además un retrato con dedicatoria. El juez acusó recibo del dinero y me agradeció el retrato que había puesto en su despacho.

Los diarios se hicieron eco del incidente y aplaudieron la forma en que un Embajador había sabido cumplir sus dos deberes.

No estaría demás que el intendente Prebisch adquiriese dos o tres motocicletas y llamara a la realidad, con multas de 5.000 pesos por cada infracción, a estos homicidas en potencia, que circulan por las avenidas de la ciudad con "sencillez de niños y aliento de gigantes". Le producirían más que las ridículas boletas de los "zorros grises".

EL KARTING ARGENTINO HA PERDIDO SU PRIMER ASTRO

Las veloces máquinas, simplificadas para rendir su máxima eficiencia, son controladas por los mecánicos, que ponen en la tarea todo su celo profesional.

EL karting, ese novedoso deporte mecánico de la juventud, ampliamente difundido en los distintos escenarios internacionales, llegó hace aproximadamente dos años a la Argentina. Su difusión estuvo a cargo de unos pocos entusiastas que, venciendo las primeras dificultades, dieron impulso a un deporte que ya ha adquirido carta de ciudadanía en nuestro país, como lo indica la constitución, el 1º de julio último, de la Federación Argentina de Karting.

Cuando el año pasado el karting comenzó a difundirse ampliamente en la Argentina, Juan Francesch fue uno de los primeros en practicarlo, con tanto entusiasmo como intensidad, hasta convertirse en el astro indiscutido en esa clase de carreras. Nacido en diciembre de 1936, a los trece años se inció en el ciclismo. En esta especialidad llegó a ser subcampeón de zona en 1954. Cuatro años más tarde paso al motociclismo, conquistando numerosos triunfos en Chacabuco, su ciudad natal, en Rojas, Pergamino, Bragado y otras poblaciones cercanas.

Atraído por el karting, compró su primera máquina, participando en febrero y marzo últimos en el campeonato nocturno efectuado en Caseros, en el que obtuvo un brillante triunfo. Posedor de extraordinarias condiciones naturales para ese nuevo deporte, Francesch siguió conquistando victoria tras victoria hasta llegar a totalizar, en el término de un año, 31 triunfos, récord aún no superado.

Ultimamente había sufrido dos graves accidentes de ruta que probablemente fueron determinantes en el proceso negativo que le costó la vida. El 9 de julio último en Trenque Lauquen, donde reaparecía en una pista de karting después de varios meses de ausencia, chocó, mientras probaba su máquina, con otro corredor, recibiendo un fuerte golpe en el abdomen que motivó una operación quirúrgica de urgencia.

Como la intervención de la ciencia no mejorara el estado de salud del corredor, fue trasladado con toda premura a Buenos Aires, donde falleció a poco de llegar.



Los accidentes, que son frecuentes en las carreras de karting, ponen un acento dramático en estas competencias tan difundidas en la juventud.



Alineados en el punto de largada, de acuerdo con sus hándicaps, los corredores de karting se disponen a brindarnos un colorido espectáculo de emoción y destreza.


PROLONGA
LA VIDA
DEL MOTOR
CONTENIDO NETO 1 LITRO
YPF
S.A.E.
INDICADO
EN LA TAPA
ACEITE
LUBRICANTE
SUPERMOVIL
CONTIENE
ADITIVOS ESPECIALES
YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES
INDUSTRIA ARGENTINA
YPF
SUPERMOVIL